

# RUTFLAGGAN

## NR 6-87



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

Tazio  
Nuvolari

SKÅL! alla som kör  
historisk racing!!



# 7 nov HÖSTMÖTE 15.00

NÄR HÖSTLÖVEN FALLER BRUKAR VI JU TRADITIONSENLIGT TRÄFFAS SÅ MÅNGA SOM MÖJLIGT FÖR PRISUTDELNING OCH MIDDAG. SÅ ÄVEN I ÅR.

SOM DU FÖRHOPPNINGSVIS REDAN NOTERAT HAR DU FÅTT EN FRIBILJETT TILL "BILEN GENOM TIDERNA". DÄR HAR RHK EN MONTER UNDER BEFÄL AV

MATS ISRAELSSON.

VI SAMLAS ALLTSÅ 7/11 PÅ SOLLENTUNAMÄSSAN OCH UTSTÄLLNINGEN BILEN GENOM TIDERNA. KL 15.00 SES VI I RHK:S MONTER FÖR EN DRINK OCH EN PRATSTUND.

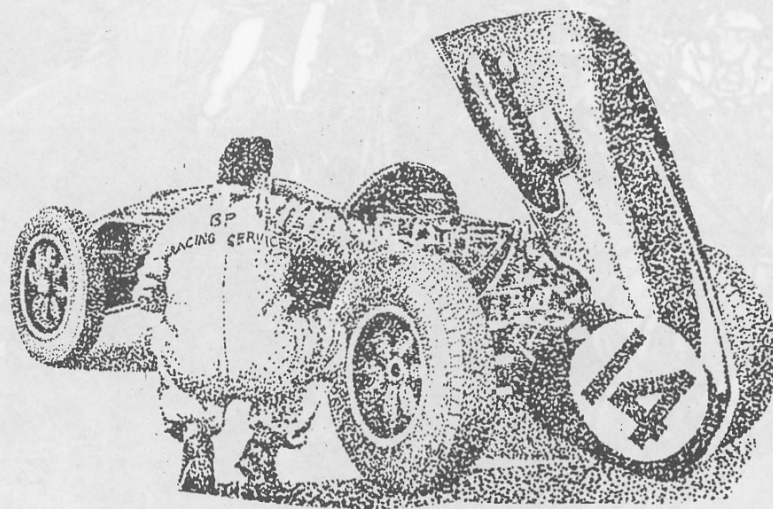
VIDEOTAPE MED BILDER FRÅN ANDERSTORP TAGNA INIFRÅN MATS ISRAELSSONS MIDGET MM BLANDADE KARAMELLER VISAS.

KL 18.00 SAMLAS VI PÅ NÄRBELÄGNA STAR HOTELL MED MIDDAG 18.30. PRISUTDELNINGAR, ALLMÄNT SAMKVÄM SAMT DE SEDVANLIGA REGELDISKUSSIONERNA FÖLJER.

VÅR SNABBE KLUBBMÄSTARE, LEIF "RÖRET" JÖNSSON, KOMMER ATT ORDNA FÖRRÄTT, VARMRÄTT OCH KAFFE TILL EN UNGEFÄRLIG KOSTNAD AV ETT PAR HUNDRALAPPAR. OBS!! HAN KOMMER INTE ATT LAGA MATEN SJÄLV.

\*  
\*  
\* ANMÄLAN TILL LEIF "RÖRET" JÖNSSON TEL A 08/180005 \*  
\* TEL B 08/514173 ELLER SKRIFTLIGEN UNDER ADRESS: \*  
\* ALSTRÖMERGATAN 29 112 47 STOCKHOLM. OMEDELBART!!!! \*  
\*

VID ENTREN TILL "BILEN GENOM TIDERNA" GÅR DU TILL AVDELNINGEN FRIKORT, UTSTÄLLARE MM. VISA SAMTIDIGT UPP RHK:S MEDLEMSKORT. VÄLKOMNA!



# AvD-Oldtimer-Grand Prix '87

## Nürburgring

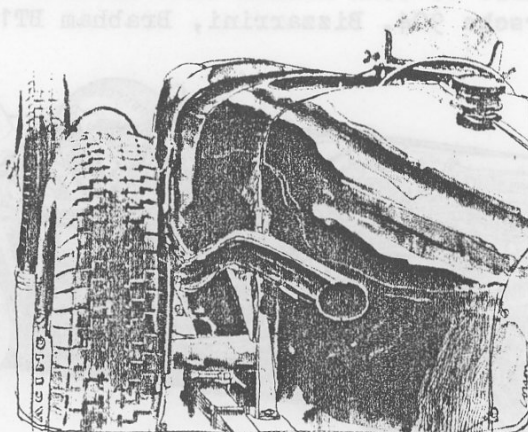
15. internationales Rennen  
für historische Renn- und  
Sportwagen/Motorräder

Så har det då varit OLD TIMER GRAND PRIX på Nürburgring igen! För undertecknads del 12:e gången, faktiskt. Åren går. 400 bilar och gratis öl i depån. Vad kan man mer begära? Försäljning av böcker och ormskinn nere i den gamla klassiska depån är väl kanske lite hårdsmält, men vid ett jättejippo av denna kaliber får man väl acceptera att även kommersen måste ha sitt. En god karamell att suga på är det under alla omständigheter, och det gör tyskarna i dagarna tre, förlåt, fem.

Den svenska representationen, både på och utanför banan, blir större för varje år. I år var faktiskt RACERHISTORISKA KLUBBEN största anmälare på Nürburgring med 11 anmälda bilar, varav 9 startade! Inte illa!

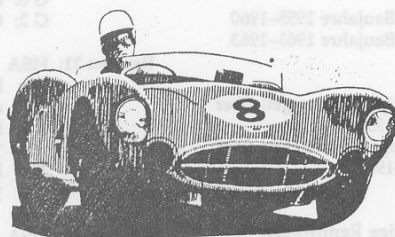
Så här såg heat-indelningen ut i år:

- Rennen 1:** FISA  
G 1: GT-Wagen bis 2000 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1941-1954  
G 4: GT-Wagen von 1300-2000 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1955-1960  
G 7: GT-Wagen von 1300-2000 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1961-1963  
Formel Junior mit Frontmotor, Baujahre 1958-1960  
T 4: Prototypen und zweiseitzige Rennwagen bis 1450 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1956-1960
- Rennen 2:** FISA  
G 3: GT-Wagen bis 1300 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1955-1960  
G 6: GT-Wagen bis 1300 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1961-1963  
G 5: GT-Wagen über 2000 cm<sup>3</sup>, Baujahr 1955-1960  
G 8: GT-Wagen über 2000 cm<sup>3</sup>, Baujahr 1961-1963  
G 2: GT-Wagen über 2000 cm<sup>3</sup>, Baujahr 1941-1954
- Rennen 3:** FISA  
C 4: Prototypen und zweiseitzige Rennwagen über 1450 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1947-1957  
C 5: Prototypen und zweiseitzige Rennwagen über 1450 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1958-1960  
T 2: Formel Junior Baujahre 1961-1963  
alle Formel Junior mit Mittelmotor  
T 5: Prototypen und zweiseitzige Rennwagen bis 1450 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1961-1963  
T 6: Formula Libre, Formel 3-Wagen bis Baujahr 1971, ohne Wertung für FISA-Meisterschaft
- Rennen 4:** FISA  
C 6: Prototypen und zweiseitzige Rennwagen über 1450 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1961-1963  
C 1: GP-Wagen Baujahre 1931-1953
- Rennen 5:** Super Sports Cars
- Rennen 7:** Tourenwagen-Division I bis 1300 cm<sup>3</sup>
- Rennen 8:** Tourenwagen-Division II bis 2000 cm<sup>3</sup>
- Rennen 19:** FISA  
T 1: Formel 3 bis 500 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1947-1960  
einsitzige Rennwagen bis 1100 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1947-1957  
C 2: GP-Wagen mit Frontmotor, Formel 2-Wagen über 1100 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1954-1960  
C 3: GP- und Formel 2-Wagen Baujahre 1961-1965, GP- und Formel 2-Wagen mit Mittelmotor über 1100 cm<sup>3</sup>, Baujahre 1954-1960
- Motorräder I:** Vintage und Post-Vintage, Nachkriegsmaschinen bis 250 ccm
- Motorräder II:** Nachkriegsmaschinen über 250 ccm, Motorräder mit Beiwagen



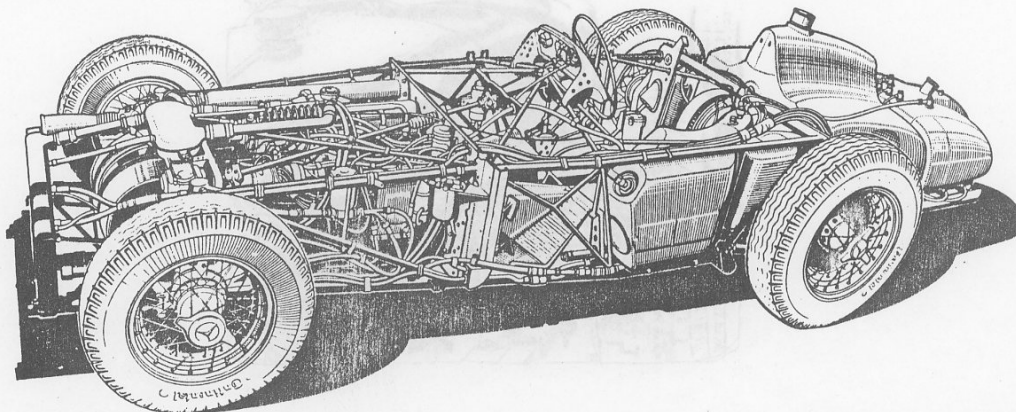
\* Heat 1: Två svenska deltagare, Björn Berlin och Leif Jönsson. Upp halv sju för en stärkande frukost samt uppvärmning i depån inför tids-träningen kl 8! Hårda bandage. Kvalificering och utslagning, men bägge svenskarna vidare. Snabba men diskutabla bilar i heatet: Lotus Elan S2 och Marcos Volvo GT med Jem Marsh. Fick köra men lär inte få några poäng i GT-cupen enligt uppgift. Tävligen blev dramatisk: Proppen gick för "Röret" efter  $\frac{1}{2}$  varv i form av en huvudströmbrytare som slog ifrån. Igång igen 25 sek efter de övriga 33 deltagarna. Snygg uppkörning, sannolikt i ilska, till 22 plats i resultatet. Synd om "Röret" som hade 13:de träningstid. Liten tuva..... Björn Berlin på Osca in som 29:a. I täten tre Elaner och en Marcos, mycket snabba och lika jämna. Plötsligt kör en Elan, till synes avsiktligt, utan att bromsa rakt in i Barry Sewells Marcos bakifrån och knuffar denne av banan. Såg inte snyggt ut, och smockan hängde visst löst i depån efter racet. Diskvalificering, naturligtvis. Elan, Elan och Posche på de tre första platserna. Italienarna, Club Italia och Scuderia Portello, frånvarande i år med sina TZ. Synd. Andra bilar i heatet: Elva Courier, MGA, TVR Grantura.

\* Heat 2: Lilla GT-klassen upp till 1300cc. Lotus Elite, Alfa-Romeo, Abarth, Austin-Healey Sprite, Cisitalia, Alpine. Svensk deltagare: Hartmut Stammeler, en rackare att köra bil. Tredje tid på träningen efter två Eliter. Tätt mellan fem bilar inom 0,7 sek. På tävligen 8.30 lördag morgon låg undertecknad och sov (skäms) efter att ha konsumerat för mycket av de eifelska vinbergssniglarna. Det borde man ju inte gjort (sovit alltså). Stammeler kör som en gud, och håller hela kopplet av Lotusar bakom sig och ror hem totalsegern, den första svenska någonsin, tror jag. Klang och jubel och stort grattis!

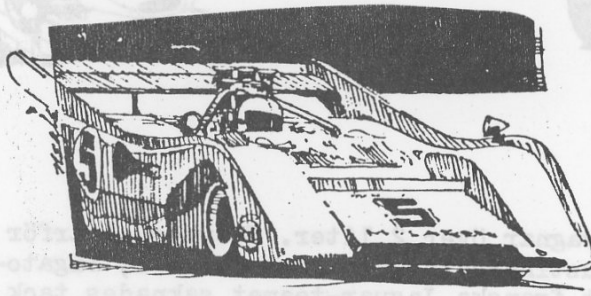


\* Heat 3: Listers, Maserati 450S, 300S, Ferrari Testa Rossa, Lotus 15, Veritas Meteor, Jaguar C och D. Intressant och snabb nykomling: En inte överrenoverad Lotus 6 från -54 med Ford Consul-motor vann suveränt sin klass.

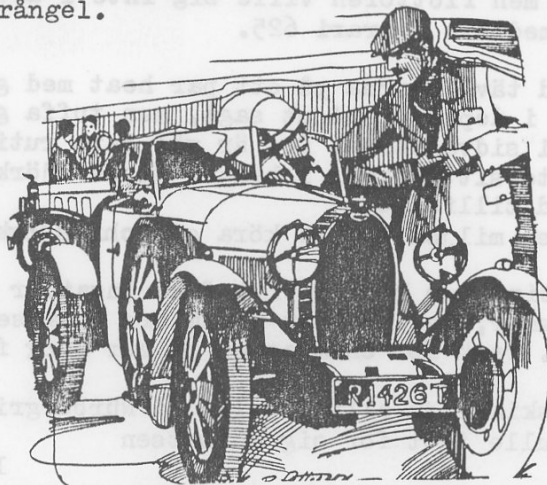
\* Heat 4: Lotus 23-heatet, som håller på att bli Elva Mk7-heatet. En dylik vann, utrustad med BMW 2-litersmotor(!) Svensk representant: Jan-Olov Bergqvist som körde in på en meriterande åttonde-plats. Här går det undan, de bästa tiderna en bit under 1.20. En rolig blandning av bilar: De ovan nämnda samt Ginetta G4, Lotus F1, Merlin, BRM F1, Porsche 904, Bizzarrini, Brabham BT14 mm.



- \* Heat 5: Big bangers uppdelade i ett par åldersklasser med en 5-litersgräns. Tidigare hade ju RAC satt en maxvolym på 5 liter i Can-Ambilarna, och det var ju inte speciellt historiskt. Nu dyker dom upp i sin rätta skepnad med 8,1 liters helaluminium V8-or och direktinsprut. Vår medlem Leif Nilsson hade precis fått sin Lola T70 klar och anlände till Nürburgring med påsar under ögonen men vid gott mod. Leifs bil är en verklig pärla och tilldrog sig välförtjänt uppmärksamhet. Efter justering av småfel av typen för lite bensin i tanken gjorde Leif en fin insats och körde in på 18:de plats i det tuffa sällskapet. Vann gjorde John Foulston (givetvis) med sin ex-Jackie Stewart Lola T260. Foulston startade sist i fältet efter strul på träningen, men lyckades via ett kamikaze-åk ändå vinna med 3 sekunders marginal före de andra stora vovvarna. Andra Bilar: Chevron B19 B16 B8, MacLaren M6B, M8C M8E, March 707, blå Sunoco-Ferrari 512 ex Mark Donohue, Daren, Crosslé, Lenham P70 mm.

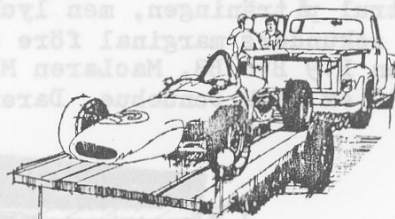
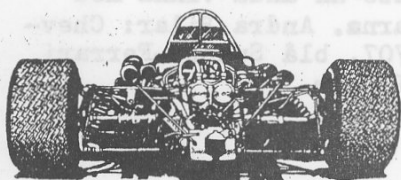


- \* Heat 7: Lilla turistvagnsklassen upp till 13. Fiat Abarth, Cooprar, BMW 700 mm summa summarum 38 bilar med träningstid. En Gordini tog täten i racet till publikens hörbara förtjusning men fick ge sig.
- \* Heat 8: Stora turistköret. Lotus Cortina, Alfa GTA, Jaguar Mk 2, MB 300SE, BMW 1800ti samt, kors i taket, Rolls Royce Silver Shadow med bur men utan lyktsargar och kromlister, en syn för gudar, turkosfärgad och allt. Sanningen att säga så gick den inget vidare, för att använda en understatement. Rapporterna förtäljer att Rolls-fabriken via tyska bilsportförbundet brevledes hörte av sig till ägaren, en herr Fröhlich, och undanbett sig dylika övningar i fortsättningen. Heatet bjöd dessutom på en historisk förare, sir John Whitmore, som tog ledningen i en spännande fight med en Alfa GTA, men fick ge sig efter motorkrängel.



- \* Heat 10: Finns inte i tidsschemat men väl i verkligheten: Förkrigare. Alfa Monza dominerade. Bugatti, Invicta, K3 mm. Kämpen Rune Berg förhandlade sig in i tävlingen i stället för i "gleichmässigkeitslauf". Tyvärr fick jag inte resultatet med mig, Du får komma in med en rapport från ringside, Rune! Jag tror att du slog ärke-fi, Ulrich Sauer.
- \* Heat 11: Ett så kallat "sonderlauf" ungefär samma som heat 3.

- \* Heat 15: Ett Maserati "sonderlauf" med allt från 4CL till 450S. Vår klubbmedlem Gunnar Elmgren med sin härliga 6CM, ex Valle Steiner, tror jag. Vissa flottör-problem i början, men allt fixar sig vid sådana här tillfällen. Fin tid Gunnar, 1.31.89.
- \* Heat 19: Gunnar Brisman med sin Elva Jr med för första gången, men inte sista, eller hur? Gunnar körde in som sexa, men verkade trots det inte helt nöjd. Det var visst någonting med motorn.... Tommy Brorsson i Lotus 11 LM med ny maskin, snabbare än någonsin, 1.24.62 på bästa varv. In som trea efter en Lola Mk 1 samt den belgiska Lola-kopian Widi Mk2.



- \* Heat 20: GT-vagnar över 2 liter. E-types, (varför kör ingen Jaguar i Sverige) Austin-Healey, Ferrari 250 SWB, Zagato-Aston, TR3, Cobra, Corvette. Det franska Jaguar-teamet saknades tack och lov i år, varför det hela gick något mer städad till. Cobran till täten med tre E-types i hasorna. Härlig syn. Jaguarerna med överlägsen väghållning i chikanen var förbi vid olika tillfällen, men motorras och snurrningar gjorde att Rolf Viersens Cobra kunde ta målflaggan. Ingen märkvärdig tid, 1.26.83 på bästa varv, men kanske hyggligt ändå av ett gammalt engelskt järnsängschassi från 1948.
- \* Heat 21: I huvudsak Formula Jr 1961-63. Inga resultatlistor, vilket är synd, för det här var ett av de allra bästa racen. 1000-kubikare på högvarv, och fort. John Harper till täten och sedan ganska ohotad, men efter honom 4 man i bredd med växling i täten. Alan Baillie in som tvåa med sin Lola, dom kan gå fort, Horst!
- \* Heat 22: GP-vagnarna. Connaught, Alfa, Cooper, ERA, Maserati. Gunnar Elmgren anmäld men flottören ville sig inte i det här heatet. Chris Mayman i topp med sin Ferrari 625.

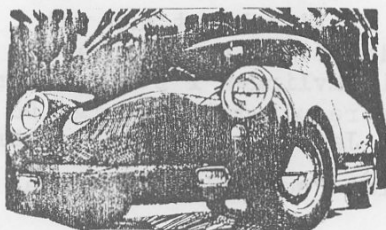
För övrigt bjöd tävlingarna på ett par heat med gamla härliga MC, låter för d--t i depån, rent ut sagt, men tuffa gubbar, speciellt de som sitter i sidvagnarna. Det är väl bara rutinen som gör att knäskålarna inte sitter kvar i banan. Nisse Björk kanske kan visa hur man gör vid tillfälle.

Vidare såg vi en miljon BMW M1 köra gleichmässigkeitslauf. Gäsp.

Såväl kvantitativt som kvalitativt fina insatser av RACERHISTORISKA KLUBBENS medlemmar, med Hartmut Stammers totalseger i heat 2 som pricken över i. Tack för champagnen på zur Burg förresten, direkt ur segerbucklan.

Som bekant så skiner ju alltid solen på Nürburgring, så även i år, om nu någon skulle fått för sig motsatsen

lovar Ian N.



BLANDADE RESULTAT FRÅN NÜRBURGRING MED SVENSKA FRÅMGÅNGAR

OFFIZIELLES ERGEBNIS NA

FISA-Klasse G6 Spezial-GT-Wagen bis 1300 ccm Bj.61-63

!Pos.!	Nr.!	Kla!	Fahrer	Fahrzeug	Runden!	Gesamt-Zeit!	Schnitt!	Rueckstand!	Schnellste	Schnitt!	in	
!	!	!sse!	!	!	!	!	! km / h !	!	Runde	! km/ h !	Rde	
1	423	6	RACER HISTORISKA KLUBBEN									
			STAMMLER Hartmut	ABARTH SIMCA GT	14	20.54,02	121.737			1.27,90	124.054	9
2	422	6	AUER Horst Georg	LOTUS ELITE	14	20.57,56	121.395	3,54		1.27,45	124.692	7
3	433	6	RACING TEAM HOLLAND									
			HUGENHOLTZ Hans	LOTUS ELITE SZ	14	20.59,16	121.240	5,14		1.28,35	123.422	11
4	428	6	CAVIET Gerrit Jan	LOTUS ELITE	14	21.05,66	120.618	11,64		1.29,12		
5	424	6	ROBIN Longdon	LOTUS ELITE	14	21.08,72	117.720					

R4 Klasse C6 Sportprot./zweis.Rennw. ueber 1450ccm Bj.61-63

!Pos.!	Nr.!	Kla!	Fahrer	Fahrzeug	Runden!	Gesamt-Zeit!	Schnitt!	Rueckstand!	Schnellste	Schnitt!	in	
!	!	!sse!	!	!	!	!	! km / h !	!	Runde	! km/ h !	Rde	
1	76	6	HILL Tony	ELVA MK 7 S	14	18.26,97	137.909			1.17,83	140.105	10
2	89	6	FEHLMANN Robert	LOTUS MK 23 B	14	18.56,97	134.270	30,00		1.19,79	136.663	11
3	75	6	ZEITZ Ingo	ELVA PORSCHE	14	19.06,39	133.167	39,42		1.20,68	135.156	3
4	78	6	PIAVE JOLLY HISTORICA	APEROL, I								
			GUATTAMACCHI Paolo	MERLYN	14	19.26,12	130.914	59,15		1.20,16	136.032	12
5	86	6	DOLLINGER Eberhard	ELVA MARK 7	14	19.30,22	130.455	1.03,25		1.21,50	133.796	8
6	83	6	RACERHISTORISKA KLUBBEN									
			BERGQUIST Janolov	LOTUS 23 B	14	19.31,07	130.360	1.04,10		1.21,54	133.730	14
7	93	6	RIZZI Pierluigi	ELVA MK 7	14	19.31,44	130.319	1.04,47				
8	87	6	GRANT Bob	BRABHAM	13	18.52,00						

R5 Klasse S6 Zweisitzige Rennwagen ueber 5000 ccm bis Bj.71

!Pos.!	Nr.!	Kla!	Fahrer	Fahrzeug	Runden!	Gesamt-Zeit!	Schnitt!	Rueckstand!	Schnellste	Schnitt!	in	
!	!	!sse!	!	!	!	!	! km / h !	!	Runde	! km/ h !	Rde	
1	583	56	FOULSTON John	LOLA T 260	14	16.38,66	152.866			1.09,51	156.875	4
2	582	56	SCUDERIA ROSSO BIANCO									
			HOFFMANN Peter	HARCH 707	14	16.52,83	150.727	14,17		1.10,46	154.760	3
3	584	56	AGG Charles	MC LAREN	14	17.00,33	149.619	21,67		1.11,09	153.386	3
4	580	56	RACER HISTORISKA KLUBBEN									
			NILSSON Leys	LOLA T 70 MK3 B	13	18.00,67	131.175	1 Rdn.zur.		1.19,73	136.766	4

FISA-K1.T1 F-3-Wagen bis 500 ccm Bj.47-60, Monop. -1100ccm 47-57

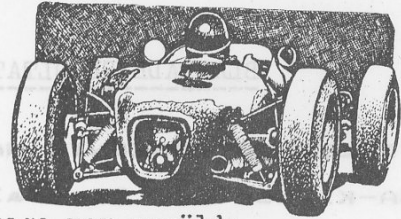
!Pos.!	Nr.!	Kla!	Fahrer	Fahrzeug	Runden!	Gesamt-Zeit!	Schnitt!	Rueckstand!	Schnellste	Schnitt!	in	
!	!	!sse!	!	!	!	!	! km / h !	!	Runde	! km/ h !	Rde	
1	495	1	STEELE Tony	LOLA JUNIOR	14	21.06,08	120.578			1.28,68	122.963	4
2	502	1	STEGE Heinz	ELVA JUNIOR	13	20.03,65	117.772	1 Rdn.zur.		1.29,96	121.213	8
3	491	1	VALENTINI Giorgio	LOLA JUNIOR	13	20.04,69	117.671	1 Rdn.zur.		1.30,37	120.663	3
4	493	1	KLAMMES Gerd	ELVA MONOPOSTO	13	20.22,06	115.998	1 Rdn.zur.		1.31,90	118.655	4
5	490	1	STUDER Hugo	LOLA MONOPOSTO	13	20.22,34	115.971	1 Rdn.zur.		1.31,49	119.186	4
6	494	1	RACERHISTORISKA KLUBBEN									
			BRISMAN Gunnar	ELVA JUNIOR	13	20.43,29	114.017	1 Rdn.zur.		1.33,54	116.574	7
7	500	1	NEEDHAM William D.C.	COOPER MK 4	12	20.41,95	105.360	2 Rdn.zur.		1.41,25	107.697	5
8	498	1	HEKKER Floris Jan	COOPER RAYBERG	10	15.41,13	115.864	4 Rdn.zur.		1.29,00		
9	497	1	FEHR Samy	SAUTER MONOPOSTO	10	20.00,00	17,99	1.32,14		118.345		5
10	499	1	HEUBERGER Peter	PORSCHE 356 B	13	20.20,61	116.136	19,58		1.32,11	118.384	6
11	496	4	HOFSTYLE Bruno	NI 4	13	20.55,53	112.904	54,50		1.34,38	115.537	2
12	391	4	WINKEL Hartig	PORSCHE	13	20.59,06	112.689	58,03		1.34,49	115.402	6
13	344	4	RACERHISTORISKA KLUBBEN									
			JOESSER Leo O.	TRIUMPH TR 3A	13	21.10,61	111.566	1.09,58		1.35,76	113.872	11
14	359	4	WINKLER Klaus	PORSCHE 356 A	13	21.24,17	110.388	1.23,14		1.33,99	116.016	10
15	353	4	WALTER RIEBEL MOTORSPORT							1.35,71	113.931	9
			RIEDEL Michael	PORSCHE 356 A	12	20.11,60	108.000	1 Rdn.zur.		1.38,32	110.907	7
16	354	4	KULTEREGGER	PORSCHE 356	12	20.12,33	107.934	1 Rdn.zur.		1.37,75	111.553	10
17	350	4	STABER Jens	PORSCHE 356 A	12	20.42,79	104.951	1 Rdn.zur.		1.41,61	107.316	10
18	367	4	RACERHISTORISKA KLUBBEN									
			BLERDI Bjorn	SARAJ MASERATI	12	20.48,86	104.777	1 Rdn.zur.		1.40,88	108.152	10



FISA-Klasse T4 Sportprotot./zweis.Rennw. bis 1450 ccm Bj.56-60

!Pos.!	Nr.!	Kla!	Fahrer	Fahrzeug	Runden!	Gesamt-Zeit!	Schnitt!	Rueckstand!	Schnellste	Schnitt!	in	
!	!	!sse!	!	!	!	!	! km / h !	!	Runde	! km/ h !	Rde	
1	511	4	SCHULTZ Guenter	LOLA MK I	14	20.02,12	126.993			1.23,78	130.155	13
2	521	4	SCHILDKAMP	WIDI MK 2	14	20.02,90	126.911	0,78		1.24,64	128.832	4
3	513	4	RACERHISTORISKA KLUBBEN									
			BRORSSON Tommy	LOTUS XI LE MANS	14	20.16,06	125.537	13,94		1.24,62	128.863	10
4	519	4	SCHIEWEK Leopold	LOLA MK 1	14	21.08,70	120.329	1.06,58		1.28,25	123.562	7
5	515	4	BERG Dieter	LOTUS 17	14	21.09,66	120.238	1.07,54		1.28,52	123.185	13
6	516	4	ROGERS Ken	LOTUS XI SERIE 2	13	20.21,36	116.065	1 Rdn.zur.		1.31,38	119.330	4

# RACE



RACE REPORT - FALKENBERG 87-09-05/06

Dags för säsongsfinal. Inte mindre än 120 ekipage var anmälda, varav 33 st i de historiska klasserna. Nåja, det blöta vädret på lördagen skrämde kanske bort några, det var verkligen vått! Om man vill vara positiv, så innebar regnet att man ju inte slet så mycket på däcken, och att motorn inte överhettade. För oss formelbilsåkare hade det kanske gått fortare om vi hade tagit med paddel.

Tränings snabbast i det sammanslagna heat 1+2 var Tord Bodin i sin EBA, t.o.m. snabbare än Tommy Brorsson, som inte var nöjd med sina hemmaskurna framdäck. I heat 3 hade somliga riktiga regndäck, synnerligen osportsligt, blir det nått spännande då??

Den nya chikanen på Falkenbergsbanan, redan kritiserad av många, tyckte jag var kul, banan vinner på denna. Men det var många som var ute och plöjde här! I bandepån hade en viss upptryckning skett, toaletter ordnade osv., men den Grönköpingsaktiga vilda parkeringen ställer till problem. När man skall ut till träning kan man plötsligt finna sig instängd av åskådarbilar. Vi hoppas på en skärpning till nästa år.

Söndagen bjöd t.o.m. på solsken (!), fint ordnat av SVKG, vars arrangemang flöt bra. Nu återställde Tommy Brorsson ordningen och klämde i med en träningstid av 51,14 sek, följd av Per Norberg i sin Marcos på 54,27 och Tord Bodin några sketna hundradelar efter.

Ett ekipage med andra kvaliteter, dagens vackraste bil enligt min högst personliga åsikt, var Albert Sollevis Alfa Sprint Zagato. Albert hade kanske problem och kunde inte ställa upp i racet. Det var kanske fler som hade problem, förutom diverse GT-bilar slarvigt och hastigt parkerade vid bankanten under träningen, så körde Bruno Rösler av en vevstake, brorsan Gunnar hade magnettrubbel och denna familjemaffia kunde inte starta i racet. Själv spräckte jag expansionkärlet i ELVA'n igen, men det fixade sig.

RACET: P.g.a. tidsnöd var SVKG tvugna att köra heat 1 + 2 ihop, ett arrangemang som inte är helt lyckat. Denna gång gick det bra. Tommy i sin Lotus Eleven vann lätt, tvåa över mållinjen blev Bengt-Åke Bengtsson i Lotus Super Seven, följd av Mats Israelsson och Leif Jönsson, som hade i fin fight. Därefter Tord Bodin och undertecknad. Se vidare i resultatlistorna.

I heat 3 var det bara 6 bilar på startlinjen, eller rättare sagt 7, men Stig Jonsson pajade kopplingen i sin McLaren och fick knuffas undan, 2 x Petterson i sina Chevroner tog som vanligt ledningen, tätt följda an Olof Wijk i Astra och Olle Bergqvist i 23:an. Gösta försökta stressa Greger men gick själv av i chikanen, tappade 2 placeringar och fick mödosamt arbeta sig fram till en tredjeplats efter vinnande Greger och tvåan Olof. Olle Bergqvist var inte långt efter, däremot har ju bilar som Lotus 47 och Marcos 1800 svårt att hänga med i detta tempo, trots flinka chaufförer.

Dagens otursgubbe: Per Norberg, vars Marcosmotor kokade på startlinjen. Per fick utgå, men höll god min istället för att slå ner stackars funktionärer som höll fältet för länge.

Gladast? Vet inte, men Mats Israelsson såg i alla fall inte ledsen ut.

Tack SVKG för en fin helg.

Gunnar Brisman



## RESULTAT HISTORIC HEAT I

1	08	Mats Israelsson	RHK	MG Midget	9:18.32
2	10	Leif O Jönsson	RHK	Triumph TR 3 A	9:18.65
3	16	Dragos Mihailovici	RHK	Triumph TR2	9:49.57
4	01	Per Rosendahl	RHK	Porsche 356 A	9 varv
5	04	Jan Skoog	RHK	Porsche 356 A	9 varv
6	02	Jonas Reinius	RHK	Porsche 356 B	9 varv
7	14	Björn Berlin	RHK	OSCA Zagato GT1600	9 varv
8	29	Erik Cyrus	RHK	Alfa Romeo Giulia	9 varv
9	03	Kurt Bertilsson	RHK	Porsche 356	9 varv
10	09	Stina Widenberg	RHK	A-R Giulietta Sprint	9 varv
11	23	Lennart Henjer	RHK	A-R Giulietta Sprint	9 varv
12	36	Berndt Lundström	RHK	Lotus Elite S1	2 varv
13	29	Erik Cyrus	RHK	Alfa Romeo Giulietta	0 varv
14	12	Nils Börje Gärth	RHK	Triumph TR 2	0 varv
15	17	Bengt Åke Bengtsson	RHK	Alfa Romeo	0 varv
16	33	Albert Sollevi	RHK	Alfa Romeo Giulietta S.Z.	0 varv

## RESULTAT HISTORIC HEAT II

1	52	Tommy Brorsson	HMS	Lotus Eleven	8:50.91
2	48	Bengt-Åke Bengtsson	RHK	Lotus Super Seven	9:16.51
3	43	Thord Bodin	RHK	EBA FJ	9:21.34
4	41	Gunnar Brisman	SVKG	Elva Fj	9:39.80
5	44	Horst Bryning	RHK	Lola FJ	9:43.42
6	46	Rune Berg	RHK	EMW 328 GP	8 varv
7	47	Lars Hågerman	RHK	Swebe JAP	5 varv
8	42	Bruno Röster	RHK	cooper swebe FJ	0 varv
9	49	Jörgen Carlsson	SVKG	Lotus Seven Series 1	0 varv

## RESULTAT HISTORIC III

1	173	Greger Petersson	HAK	Chevron B19	7:56.37
2	176	Olof Wijk	HAK	Astra	8:09.99
3	171	Gösta Pettersson	HyME	Chevron B 8	8:10.49
4	163	Olle Bergqvist	SVKG	Lotus 23B	8:16.91
5	167	Owe A Persson	LCC	Lotus 47 GT	8:35.86
6	161	Per Haegermark	SVKG	Marcos 1800 GT	9 varv

## Mobil

Vi påminner alla gamla och nya medlemmar om vårt förnämliga avtal med MOBIL OIL, regisserat av vår medlem Bengt Frelin. Cirka halva listpriset på MOBILS varusortiment.

Du ringer 020-732000 och beställer varorna. Du uppger RACERHISTORISKA KLUBBEN, ditt eget namn samt medlemsnummer. Så småningom kommer räkningen till dig efter att ha passerat klubbadressen, min egen adress med vad det innebär i form av tidsspillan. ALLTSÅ: BRÅTTOM SOM TUSAN MED BETALNINGEN! Sista betalningsdag framgår av räkningen. Håll den!

Ian N.

# RACE

FALKENBERG 5-6 SEPTEMBER

Så var det dags för finaltävling på Falkenbergsbanan. Förväntningarna var stora vilket avspeglade sig i stort deltagande i såväl tävlingen som sportvagnsmötet som pågick samtidigt. Av de ca 150 st anmälda ekipagen var det dock flera som uteblev vilket kan ha sin förklaring i det blöta väder som rådde på fredag och lördag.

Historic I och II slogs samman av arrangören och bildade ett startfält på 25 st bilar. Träningen på lördagen kördes i regn och dålig sikt. Snabbast var Tord Bodin med sin EBA FJ före Tommy Brorsson med Lotus 11. Regenmeister bland Porscheåkarna var Kurt "Caracciola" Bertilsson med tredje bästa tid följt av Bruno Rösler och Nils Börge Gårdh. Lennart Henjer lyckades med sin relativt standardmässiga Alfa Romeo ta 10:e träningstid före Porscheåkare som Reinius, Skoog och Rosendahl. En ny bil i fältet var Albert Sollevis Alfa Romeo Sprint Zagato. Albert gasade frisk med dyrgripen i regnet och fick en 15:e träningstid.

Under natten mot söndagen spädde blötan på med ett hejdundrande åskväder vilket fick undertecknad att åter plocka fram de röda gummistövlarna. Träningspasset under sen förmiddag ändrade tiderna en hel del. Banan hade torkat upp och de motorstarka bilarna kunde bättre använda sin effekt. Många var dock ute och bet i gräset, eller rättare sagt i gruset, vid den nya kurvan efter raksträckan. Kurvan var inte särskilt uppskattad av de tävlande utan upplevdes som ett hinder som störde körrytmen och utgjorde ett riskmoment i onödan. Per Norberg med sin Marcos körde till sig en andra snabbaste tid efter Brorsson. På tredje plats Thord Bodin och fyra Leif "Röret" Jönsson. Då herrar Brorsson och Bodin kör i historic heat II innebar detta att Norberg var snabbast av GT-vagnarna med sin "trä racer", vilket gladda många inte minst Per själv tror jag. Säg dock den lycka som varar beständigt... Dragos nya Triumph visade sig gå fort och startade som fyra i GT-klassen mellan Mats Israelsson och Nils Börge Gårdh.

Det drog ihop sig till race och nu flödade solen över det västkustska landskapet. Man skulle även genomföra racet med Historic I och II sammanslaget vilket man kan diskutera lämpligheten av. Att köra med så olika biltyper innebär framför allt att de som kör täckta GT-bilar måste vara oerhört observanta på låga och snabba monopostovagnar för att undvika sammanstötningar. Nu visade sig också ett annat problem med ett så stort startfält som 25 bilar. Arrangören tog på tok för lång tid på sig att ordna startuppställningen, vilket medförde överhettning och igenslagna stift på några håll.

I främsta ledet stod Per Norberg och led. Detta med sin motor som blev varm och släppte ut små ångpuffar då och då. När äntligen fältet var klart kom från Pers bil en ordentlig puff som fick bilen att försvinna i ett rökmolm och Per att försvinna från tävlingen. Per klättrade ut ut bilen och började ensam skjuta den åtsidan. På hans högra sida fanns järnräcket och på hans vänstra sida och bakom honom 24 st startberedda tävlingsbilar. Då släpper startern fältet. Alla har dessbättre observerat Per och inget händer utan Per kan rulla in sin bil i depån och därigenom sätta sig i säkerhet.

Racet är igång och Brorsson tar ledningen följt av Bengt-Åke "Lotus" Bengtsson. I heat I tar Mats ledningen med "Röret" som en skugga efter sig. Bakom dem följer Dragos "Transylvaniens Trintignant" som verkligen fått eld under pannorna. Den engelska trion lyckas hålla undan för Rosendahl-Skoog-Reinius. Björn Berlin rattar snyggt sin OSCA och följs av Erik Cyrus i Alfa Giulia Sprint. Bakom sig har han Kurt Bertilsson samt de verkliga kombattanterna Lennart Henjer och Stina Widenborg. En strid som slutar med att Stina vinner med en noslängd över Henjer. Bernt Lundström bryter efter 2 varv med sin Elite som har växellådsproblem och Bengt-Åke "Alfa" Bengtsson ser vi också för ovanlighets skull bryta kortaste racet gjorde nog i alla fall Nils Börge Gårdh som knäckte en stötstång i starten och rullade av banan efter 50 m! Albert Sollevis valde att inte ställa upp i racet då Alfans inte gick rent.

# FOLKSAM CUP

I heat II var herrar Brorsson och Bengtsson suveräna följda av Thord och Gunnar samt Horst vars bil nu lät som den skulle. Roligt! Rune Berg var den ende förkrigsåkare som vågat sig ut och körde som vanligt bra. Lars Hågeman visade att det kan gå fort att åka JAP bara tändstiftet sitter där det ska!

Resultaten från de tre heaten presenteras här liksom poängsammansättningen för de olika klasserna för hela säsongen. Prisutdelning kommer att ske under hösten där de äras som äras bör. Tack för en trevlig racehelg alla ni som deltog.

Bengt F Dieden

# SALOON

Äntligen! Det har under de senaste åren ständigt talats om bristen på möjligheter för saloonbilar att vara med i den historiska cirkusen. Från och med nästa år bör det bli slutsnackat om den saken. Då kommer vi nämligen erbjuda dessa biltyper möjlighet att åka vid ett antal olika evenemang. MEN, för att det inte ska rinna ut i sanden måste det finnas ett realistiskt vagnmaterial att utgå ifrån. Det betyder att du som har en saloonbil genast springer ned i garaget och färdigställer en bil enligt gällande reglemente (tidigare utskick), eller om du redan har en färdig bil--kontakta årets Folksam Cup-vinnare Mats Israelsson eller Johan Ålander 0762/20250 el 0760/38073

# MÖTE 14 nov kl 15.00

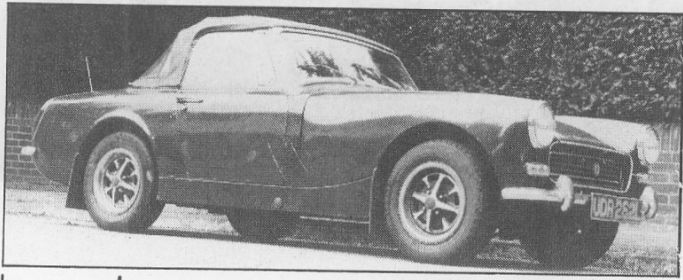
STANDARDVAGNSÅKARE in spe, förenen eder!! Möte på Automobilhistoriska Klubbens saloon å Odengatan 14 lördagen 14/11 kl 15.00. Allmän information, regelsnack samt avstamp inför nästa år. Viktigt att RHK: s styrelse får ett grepp om intresset för denna roliga form av racing.



# FOLKSAM CUP

Klass	Namn	Bil	Pl. Po	Pl. Po	Pl. Po	Pl. Po	Pl. Po	Summa 4 bästa	Plac.
			Kin.	And.	Knut.	Mant.	Falk.		
I. A-D.	R. Berg	BMW	1 14	1 14	1 14	-	1 14	56	1
II Formel E-F	G. Brisman	Elva	2 11	1 14	-	-	2 11	36	2
	B. Rösler	Swebe	3 9	-	1 14	-	-	23	5
	T. Bodin	EBA	1 14	-	-	1 14	1 14	42	1
	L. Hågeman	Swebe	4 8	-	3 9	-	4 8	25	4
	H. Brünig	Lola	5 7	-	-	2 11	3 9	27	3
	G. Rösler	Cooper	6 6	-	2 11	-	-	17	6
	A. Göransson	Swebe	-	-	4 8	-	-	8	8
	M. Casslén	Cooper	-	-	-	3 9	-	9	7
III GTS E -1300cc	B.-Å Bengtson	Alfa	2 11	2 11	2 11	1 14	-	47	1
	H. Stammler	Alfa	1 14	-	-	-	-	14	5
	P. Kumlin	A-H	3 9	-	-	-	-	9	6
	B. Lundström	Lotus	-	1 14	-	-	3 9	23	4
	L. Henjer	Alfa	-	-	1 14	-	2 11	25	2
	B. Dieden	Alfa	-	-	4 8	-	-	8	7
	S. Widenborg	Alfa	-	-	3 9	-	1 14	23	3
IV GTS E 1300-2000	Rosendahl	Porsche	4 8	1 14	1 14	3 9	3 9	46	2
	Reinius	dito	3 9	4 8	4 8	4 8	5 7	33	4
	Skoog	dito	2 11	3 9	2 11	2 11	4 8	42	3
	Alsed	dito	5 7	5 7	3 9	6 6	-	29	5
	Rosenlechner	dito	6 6	-	-	-	-	6	7
	Mihailovici	Triumph	-	-	-	5 7	2 11	18	6
	Jönsson	dito	1 14	2 11	5 7	1 14	1 14	53	1
GTS E2000-	Gårdh	Triumph	1 14	1 14	1 14	1 14	-	56	1
VI GTS F - 1300	M. Israelsson	MG	1 14	1 14	1 14	1 14	1 14	56	1
	P. Norberg	Marcos	2 11	-	-	2 11	-	22	2

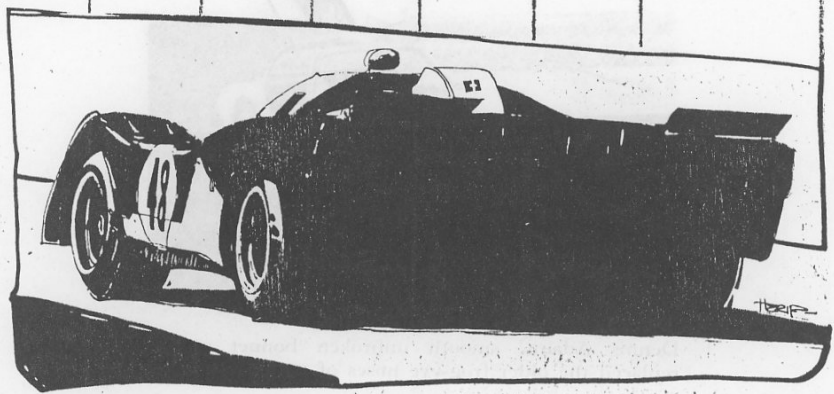
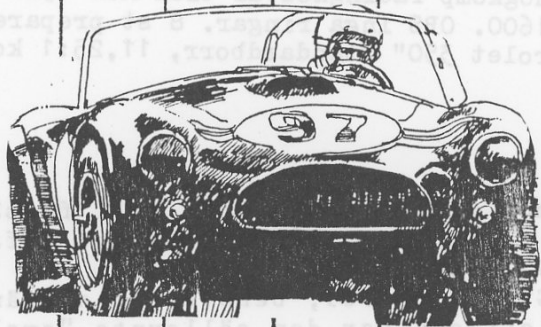
← Folksam Cup Winner



FOLKSAM CUP 1987

UJALU

Klass Namn	Bil	Pl. Po		Pl. Po		Pl. Po		Pl. Po		Summa 4 bästa	Plac.
		Kin.	And.	Knut.	Mant.	Falk.					
VII GTS F 1300-2000											
K. Bertilson	Porsche	-	-	1 14	1 14	3 9				37	2
B. Berlin	OSCA	-	-	3 9	-	1 14				23	3
E. Cyrus	Alfa	1 14	-	2 11	2 11	2 11				47	1
VIII GTS F 2000-											
IX Sport+ mod. GT EF											
BÅ. Bengtson	Lotus	-	1 14	2 11	-	2 11				36	1
Fr. brorsson	Lotus	-	-	1 14	-	1 14				28	2
X Sport G1 + GS1											
P. Haegermark	Marcos	3 9	-	1 14	2 11	2 11				45	2
J.O. Bergqvist	Lotus	5 7	-	-	-	1 14				21	3
L. Norberg	Lotus	1 14	-	-	-	-				14	5
B. Sandberg	Alfa	4 8	-	3 9	-	-				17	4
N. Björk	Diva	2 11	1 14	2 11	1 14	-				50	1
XI Sport G2 + GS2											
S. Jonson	McLaren	2 11	3 9	-	3 9	-				29	5
B. Ljungberg	Lola	4 8	5 7	-	5 7	-				22	6
O. Persson	Lotus	3 9	6 6	-	4 8	4 8				31	3
G. Petterson	Chevron	1 14	2 11	1 14	-	3 9				48	1
Greger Petterson, Ch.		-	1 14	-	1 14	1 14				42	2
O. Wijk	Astra	-	4 8	-	2 11	2 11				30	4
U. Boman	Lola	-	-	-	6 6	-				6	7



# SALU

ELVA formel junior 1959. Original, körklar och väl dokumenterad. Kanske sista chansen att köpa en monoposto med frontmotor och svensk tävlingshistoria. Bilen bör stanna i Sverige och luftas av aktiv förare. Inte så billig, men Du kanske har något trevligt fordon att byta med ?  
Gunnar Brisman, tel bostad 0300-627 54.

Div högkomp racingkolvar till MGA 1500 samt nya kolvar +030 till MGA 1600. OBS inga ringar. 8 st preparerade kolvar med ringar till Chevrolet 350" standardborr, 11,25:1 komp. Ian Nilsson 08/7554840 b

Hartmut Stammler utbjuder till försäljning två mycket trevliga racerbilar, båda av märket Alfa Romeo.  
1st SS 1300 1960/61, raceklar  
1st GTA 1300 1969, behöver en allmän genomgång. Bilen är komplett och har den sällsynta "smala" toppen. Gr5 med sprut. Enhetspriset är 80 000kr/st.  
Tel 08/7478453

Staffan Lindberg säljer sin Alfa 1300 Veloce i delar. Karossen är riktad men ej färdigspacklad. Med bilen följer högvis med gamla Alfa-delar.  
Tel 08/7724150

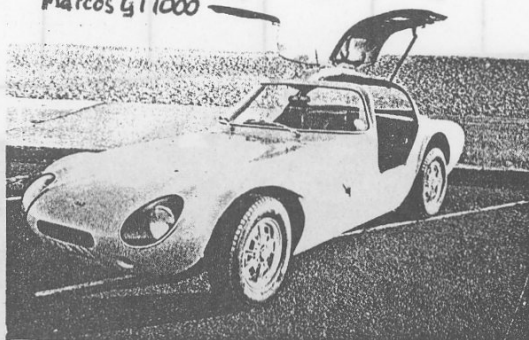
Per Norberg säljer singula Marcos GT 1000. Bilen kan säljas enligt olika alternativ

- A, Endast motor Cosworth 1000cc, fullstål, mycket snabb. Börde vara idealisk för den som vill vara med i toppen bland formelvagnarna.
- B, Bilen med 1000cc motor, raceklar
- C, Bilen med lätttrimmad 1500cc
- D, Bilen utan motor.

Intresserade kan ringa 08/7180401

Ⓜ **Hålsåg för trä.** Med tre utbytbara blad i Ø 60 mm,  
67 mm resp. 74 mm ..... 16-300 49:90

Ⓜ **Marcos GT1000**



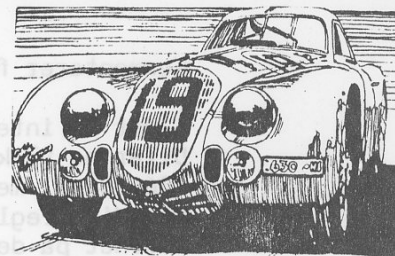
Dennis Adams' smooth unbroken bonnet styling replaced the older frog-eye noses of early 'gullwings'

Ⓜ **Borrevång** 2-backig, med tvärande spår. Handtag och bränsleplatta av trä. Vevytans diameter 250 mm. Borrevång ..... 16-2102 88:-

Ⓜ **Fogsvans «Professional»** tillverkad för högt ställda krav vid kapning av bräder, plank, brasved m m. Sagens oregelbunda tandbotten ger bättre spånutrymme och en vibrationsfriare sågning samt högre skärhastighet än sågar med likformad tandindelning. Längd 610 mm (24"). Fogsvans «Professional» ..... 16-212 79:90

# REGLER

F.I.S.A.  
Bulletin nr 221  
Beslut om historiska bilar  
gällande från 1988-01-01



1 Definition av klass "F" (Titel II, Art 1. Appendix K).

Klass F) Historisk "B" omfattar:

ensitsiga bilar utom Formel 3, plus sport-prototyper och standardvagnar, byggda mellan 1961-01-01 och 1965-12-31. Grandtourismobilar (GT/GTS) byggda mellan 1962-01-01 och 1965-12-31. Ensitsiga mittmotorbilar byggda före 1961 som är uteslutna ur klass E.

2 Klarläggande av Art 3.6, Appendix K:

Definition av special Grandtourismobilar (GTS).

Special GT-bilar (GTS) kan vara fordon byggda i små serier till kunder som söker bättre prestanda och som inte fäster speciellt avseende vid ekonomi och i detta fall skall mer än 100 exemplar vara tillverkade inom klassningsperioden, (som den definieras i Art 1) identiska i mekaniskt hänseende, oavsett om de är homologerade eller inte.

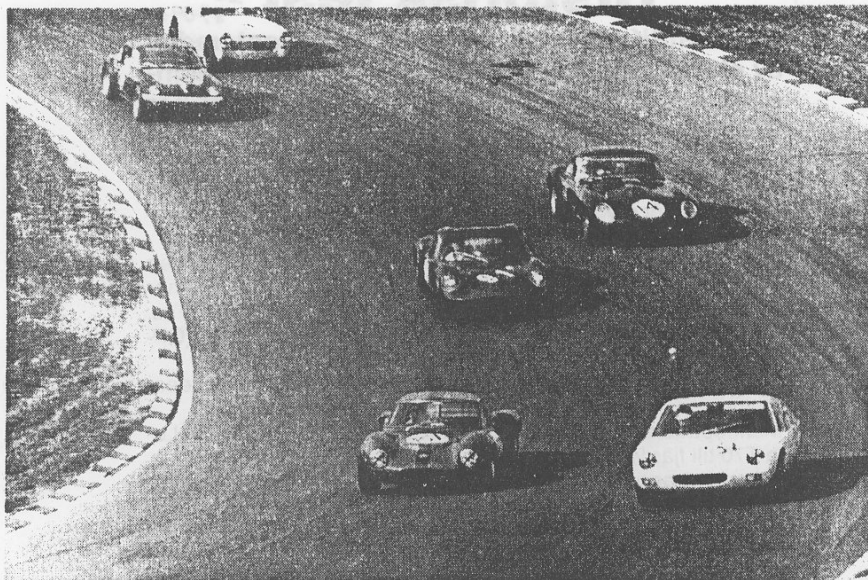
De kan också vara bilar ombyggda direkt från fordon godkända som standard GT bilar enligt Art 3.5.

3 1988 års FIA-cup för historiska Grandtourismobilar.

För 1988 kommer en klassningsbesktningsman (Délégué Technique FISA d'éligibilité) för varje tävling i GT-cupen att utses. Hans kostnader skall bestridas av arrangören på samma villkor som för FISA-observatören.

4 Original homologeringshandlingar.

Tills vidare ombedes de som efterfrågar gamla homologeringshandlingar att vända sig till tillverkningslandets bilsportförbund och inte till FIA.



Kommentarer från chefsideologen.

1 Det är inte uttryckligen ifrånsagt att klass E för GT/GTS-bilar nu räcker till 1961-12-31 eller att G-bilarna börjar 1966-01-01 men detta följer logiskt av ändringen. När det fullständiga reglementet kommer i 1988 års FIA-kalender torde det bli klarhet på dessa punkter. Behovet av ett "hängår" (som nu 60/61 resp 63/64) torde med den nya klassningen vara mindre. Dock skulle det kännas bra om kommissionen kunde komma med ett mera generellt uttalande om att bilar skall hänföras till sin period oavsett om dom råkar vara tillverkade ett år för tidigt eller för sent.

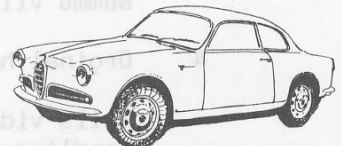
2 Den här paragrafen är avfattad i en lång sats och en kortare. Kommateringen, parantesen och syftningarna är lite osmidiga men betydelsen är den, att en GTS-bil skall vara tillverkad i minst 100 exemplar under klassningsperioden. Det finns bilar som är homologerade på villkoret att dom framställs i 50 ex. Om man inte kan bevisa att dom också är gjorda i mer än 100 mekaniskt identiska exemplar, under perioden, godkänns dom inte längre som GTS-bilar. Dom blir i stället sport-prototyper och klassade enligt Art 3.2 eller Art 3.3.

Tekniska arbetsgruppen ber att få återkomma till frågan om om-besiktning.

3 Kommissionen känner tydligen att något måste göras åt respekten för klassningsreglerna.

4 Som tidigare meddelats har klubben ett "arkiv" av en del homologeringar som man kan köpa kopior av. Kontakta chefsideologen på 08-772 41 50.

Staffan



## Historisk fest <sup>18</sup> 87-09-03

**HISTORISK RACING - Sverige representerades av ett halvdussin ekipage i den historiska racingens tyska jättefest på Nürburgring för ett par veckor sedan.**

Tommy Brorsson, som i sin Lotus Eleven Le Mans kämpar om EM-medaljerna i FISA-klass T4 för sportvagnar byggda 1956-60, körde inför drygt 50 000 åskådare på "Ringens" tredjeplats.

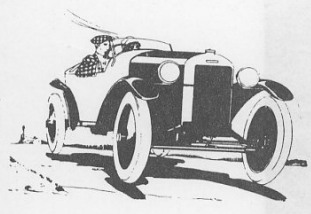
Hartmut Stammler vann sin klass i en Abarth Simca 1300, medan Jan-Olof Bergqvist, Lotus 23 (klass C6 byggda 1961-36), Gunnar Brissmann, Formel Junior (Formel Junior och F3 upp till 1100 cc, byggda 1947-60) och Gunnar Elmgren, Maserati 6CM (GP-vagnar äldre än 1940) alla var sexa i sin respektive klass.

Elmgren körde även sin Maserati CM6 (årsmodell -37) i ett separat inbjudningslopp för Maserativagnar och blev där fyra.

Malmöpågen Leif Nilsson, slutligen körde sin otroligt fräscha Lola T70 till fjärde plats i Super Sport Cars-klassen.

Trots att arrangörerna tog emot hela 400 startande i ett evenemang som löpte från 08.30 på morgonen till 18 på kvällen, både lördagen och söndagen, fick man gallra hårt. Ett halvdussin svenskar var bland de olyckliga som fick kalla handen.

T.L.





# MONZA-TID

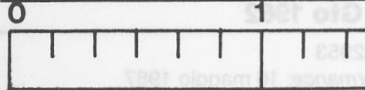
En kul jämförelse av varvtider på Monza-banan saxade ur italienska Auto-Capital.



## Benetton Bmw 1986

Formula 1

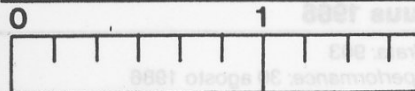
cilindrata: 1500  
data performance: 6 settembre 1986



## Jaguar Xjr 8 1987

Endurance

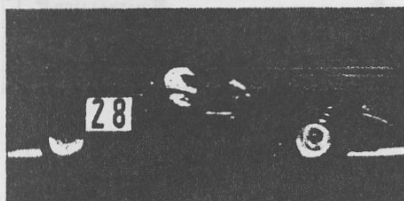
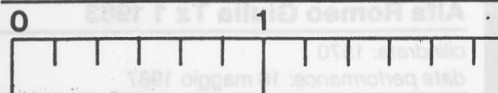
cilindrata: 7000  
data performance: 12 aprile 1987



## Bmw M3 1987

Gruppo A

cilindrata: 2302  
data performance: 22 marzo 1987



## Lotus 23 1963

Sport

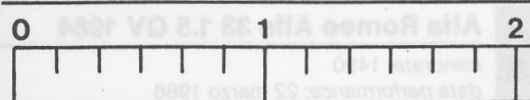
cilindrata: 1600  
data performance: 6 aprile 1986



## Renault Alpine V 6 Turbo 1986

Monomarca Alpine V 6

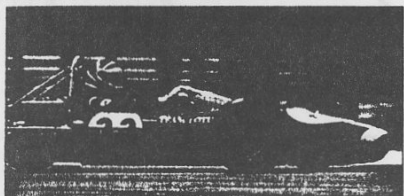
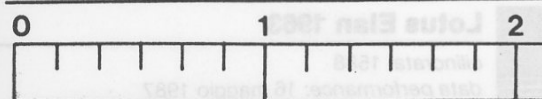
cilindrata: 2458  
data performance: 5 settembre 1986



## Porsche 944 Turbo 1987

Porsche Turbo Cup

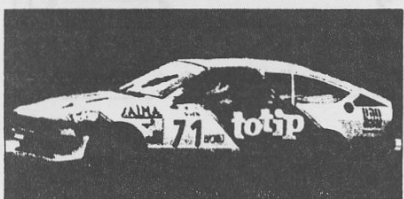
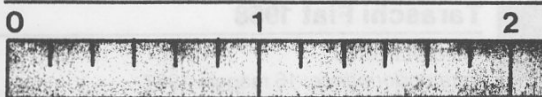
cilindrata: 2479  
data performance: 12 aprile 1987



## Lotus 27 1963

Junior

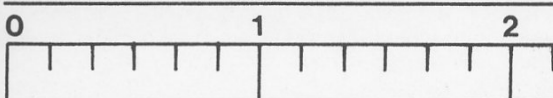
cilindrata: 1100  
data performance: 16 maggio 1987

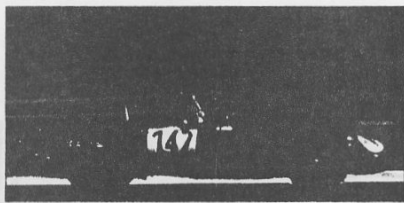


## Alfa Romeo Alfetta Gtv 6 1980

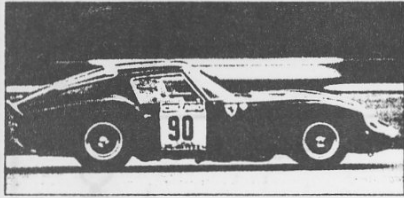
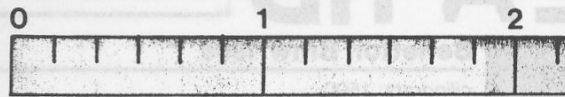
Gruppo A

cilindrata: 2492  
data performance: 20 settembre 1986

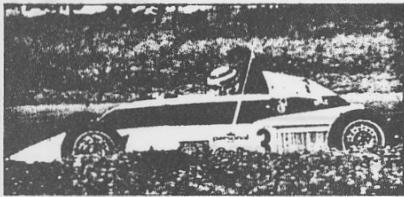
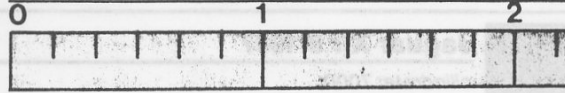


**Jaguar E Type 1961**

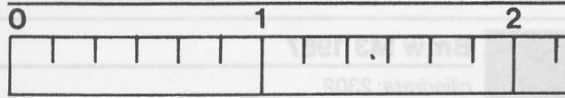
Gts

*cilindrata:* 4235*data performance:* 16 maggio 1987**Ferrari Gto 1962**

Gts

*cilindrata:* 2953*data performance:* 16 maggio 1987**Tatuus 1986**

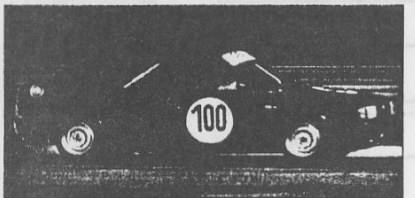
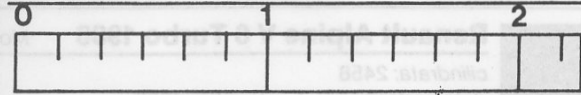
Formula Panda

*cilindrata:* 903*data performance:* 30 agosto 1986**Alfa Romeo Giulia Tz 1 1963**

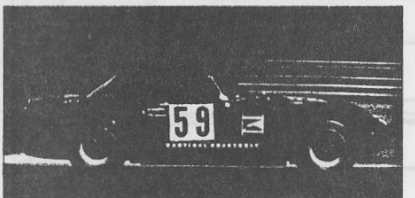
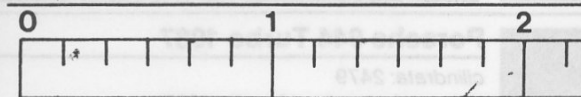
Gts

*cilindrata:* 1570*data performance:* 16 maggio 1987**Renault 5 Gt Turbo 1985**

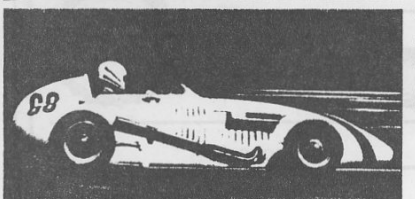
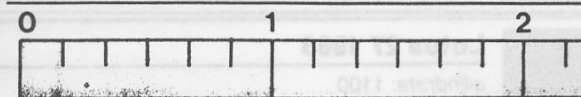
Monomarca R5 Turbo

*cilindrata:* 1397*data performance:* 28 giugno 1986**Alfa Romeo Alfa 33 1.5 QV 1984**

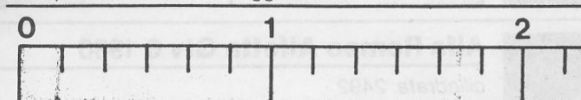
Gruppo A

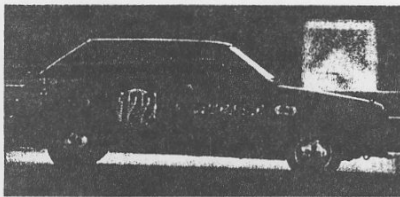
*cilindrata:* 1490*data performance:* 22 marzo 1986**Lotus Elan 1963**

Gts

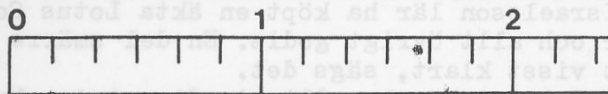
*cilindrata:* 1588*data performance:* 16 maggio 1987**Taraschi Fiat 1958**

Junior

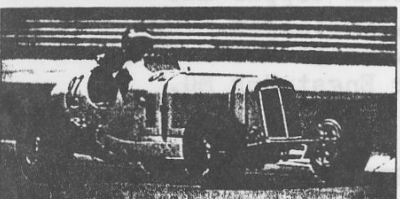
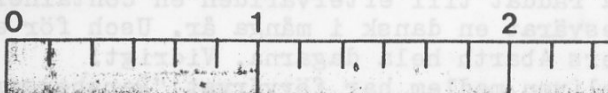
*cilindrata:* 1089*data performance:* 16 maggio 1987

**Fiat Ritmo 130 Tc 1983**

Gruppo N

*cilindrata:* 1995*data performance:* 20 settembre 1986**Alfa Romeo Giulia Gta 1965**

Turismo

*cilindrata:* 1570*data performance:* 16 maggio 1987**Era 1935**

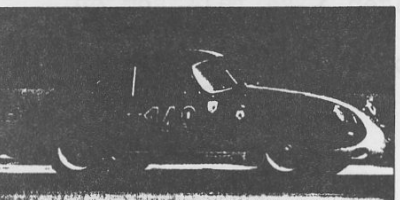
Formula uno

*cilindrata:* 1488*data performance:* 6 aprile 1986**Alfa Romeo Giulietta SZ 1957**

Gts

*cilindrata:* 1290*data performance:* 16 maggio 1987**Morris Mini Cooper 1300 1963**

Turismo

*cilindrata:* 1275*data performance:* 16 maggio 1987**Porsche 356 Sc 1956**

Gt

*cilindrata:* 1582*data performance:* 16 maggio 1987**Lancia Aurelia B 20 1951**

Gts

*cilindrata:* 1991*data performance:* 16 maggio 1987**Abarth 1000 bialbero 1960**

Gts

*cilindrata:* 982*data performance:* 16 maggio 1987

# PSSSTT

## HÖRT GENOM FÖRGASARTRATTARNA (WEBER)

Mats Israelsson lär ha köpt en äkta Lotus Cortina med aluminiumdörrar och allt övrigt godis. En del smärre justeringar bara så är det visst klart, sägs det.

Albert Sollevi lär ha sålt sin fina Aston Martin. SZ:an är visst inne på Widenborgs massageinstitut och lär vara till salu. Vad är i görningen?

Hartmut Stammker blir alltmer Abarth-inriktad, säljer sina Alfor. Lär ha räddat till eftervärlden en container med Abarth-motorer som besvärat en dansk i många år. Usch för att gå och snubbla på 2-liters Abarth hela dagarna. Vidrigt!

En nybliven medlem har förvärvat "Persbergarns" gamla Ford-special. Friligande hjul, special aluminiumkaross, Ardun-toppar mm.

Kallades "Snövit" på den tiden det begav sig, förtäljer Bengt Frelin, som är en verklig auktoritet i ämnet. Bengt har f.ö. gjort en mindre rokad i garaget, Veritas mot Ingmar Engströms MG. Bengt har dessutom lovat att bli inpiskare i gammelbilsgänget.

Heders! Resultat har redan uppnåtts, hör jag!

En ny medlem på västkusten har förvärvat Ingmar Wittströms Vitesse och kommer att åka under -88. Kul!

Ytterligare en Lola T70 har hittat vägarna till Sverige. Det gör summa summarum 3 i landet, och det kanske blir fler. T70 är ju en klassiker och vacker dessutom.

Just det här exemplaret har varit i Sverige tidigare. Kördes av Bonnier/Piper i någonting som hette Nordic Cup. En ärrad veteran som förutom att ha varit med i Steve McQueens film "Le Mans" också körts av Dickie Attwood, Chris Craft, Hans Herrmann och Jean-Paul Beltoise. Gick sitt senaste race på Sebring-86. Har köpts av en stockholmare som vi hoppas få som medlem i RHK.

Vår Herr President, Richard Cederlund, lär ha gjort ett par omdispositioner och känner sig sugen på en BMW 328. Får man åka 328 om man inte heter något på Berg? Vad säger Bröderna Berg alias Björnligan om saken?

En fågel viskar i mitt öra att Persbergarns Alfa-Romeo 1900 Sprint Zagato lär ha hittat tillbaka till Sverige igen. Har tydligen övervintrat på museum i Tyskland. Inte första gången i så fall som en bil försvinner ur landet för att sedan köpas tillbaka, förmodligen för en större säck pengar än den tidigare inbringade.

## FOLKSAM

Startersättning för årets starter I FOLKSAM CUP har just utbetalats av vår kassör, Olle Andersson. Om du anser att du är berättigad till sådan ersättning av klubbmedel, ring till Olle tel b 08/7611624, så undersöker han saken.

