



Racer Historiska Klubben

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

bulletin september

Dags igen för en racerhistorisk bulletin efter en längre tids uppehåll. Sommar, sol(nåja), semesterresor och mycket annat kommer i vägen så här års. Desto större anledning att rapportera det som förevarit samt något om det som kommer.

FOLKSAM CUP

Efter de fem deltävlingarna ingående i sportvagnsmästerskapet, Kinnekulle 26-27/5, Anderstorp 29-30/6, Knutstorp 20-21/7, Mantorp 10-11/8 samt Falkenberg 31/8-1/9 föreligger nu resultatet av vårt eget klubbmästerskap "FOLKSAM CUP". Cupen har varit öppen för medlemmar i RHK vilka under tävlingarna fört Folksams logo. Poängen har fördelats enligt följande skala 9 6 4 3 2 1. Dessutom har utdelats 5 poäng för deltagande. Segraren i klassen har alltså fått 14 poäng o.s.v.

Klass A-D:	1/	Rune Berg, BMW 328	50 poäng
	2/	Lennart Haaajanen, Bug.	44
	3/	Ingmar Engström, MG	27
	4/	Björn Norman, Aston-M.	9
Klass E-F Formel:	1/	Gunnar Rösler, Elva	67
	2/	Bruno Rösler, DKW	53
	3/	Thord Bodin, EBA	14
	4/	Peter Kumlin, Effyh	8
Klass E GTS:	1/	Peter Lindkvist, Ferr.	42
	2/	Jonas Reinius, Porsche	41
	3/	Bengt Dieden, Alfa	34
	4/	Leif Jönsson, Triumph	33
	5/	Bernt Lundström, Lotus	30
	6/	Pia Tigerschiöld, Tri.	29
	7/	Sigurd Amundsen, Lancia	26
	8/	Bengt Alsed, Porsche	25
	9/	Kenneth Andrén, Tri.	20
	10/	Per Rosendahl, Porsche	14
	11/	Henrik Engström, Healey	12
	12/	Ulf Bergman, Alfa	10
	13/	Stina Widenborg, Alfa	7
	14/	Staffan Lindberg, Alfa	6
	15/	Gunnar Berger, A-H Spr	6
	16/	Dragos Mihailovici, Tri	5
	17/	Walter Rosenlechner, Pors	5
Klass F GTS:	1/	Mats Israelsson, MG	58
	2/	P-O Svensson, A-H	51
Klass E-F Sportvagn + Mod GT:	1/	Lars Widenborg, Genie	39
	2/	A Åbjörnsson, F-N	22
	3/	Tommy Brorsson, Lotus	14
	4/	M Åbjörnsson, F-N	14
	5/	Per Norberg, Marcos	14
	6/	Arne Maltéus, Crossle	11

Klass G och Nat.G:	1/ Gösta Pettersson, Chevr	70
	2/ J-O Bergqvist, Lotus	44
	3/ Per Haegermark, Marcos	38
	4/ Tommy Jagerwall, Marcos	37
	5/ Björn Sandberg, Alfa	29
	6/ Stig Johnsson, Sunbeam	27
	7/ Hartmut Stammler, Abarth	9

Vi gratulerar klass-segrarna till framgångarna och poängen, vilka tillkämpats med varierande delar flit, uthållighet och körskicklighet. Dessutom gratulerar vi speciellt Gösta Pettersson på Chevron B8, vilken vunnit samtliga deltävlingar och därigenom skrapat ihop maximala 70 poäng. Gösta vinner därigenom totalsegern i Folksam Cup och kommer att, tillsammans med klass-segrarna, avfiras på ett HÖSTMÖTE i Stockholm 18/10. Mer om detta nedan.

BRUTET BEN I ÅLBERGA

Vi påminner våra medlemmar om att klubben har en kollektiv olycksfallsförsäkring i Folksam som gäller vid tävling och vid färd till och från tävling. Försäkringen omfattar bl a läkekostnad, tandskadestkostnad, resekostnader. Invaliditetsersättning vid olycksfallsskada lämnas upp till 200.000:-. Om du alltså bryter benet på väg in till Esso-tavernan i Ålberga eller förfryser näsan på väg till Prix Maritim, kontakta klubben och begär blankett för anmälan om idrottsskada. Den som så önskar får gärna 1 ex av försäkringsvillkoren. Försäkringsfolder utarbetas f n.

STARTERSÄTTNINGAR

Genom vårt samarbete med FOLKSAM har vi haft möjlighet att, om än i mindre skala, stödja våra medlemmar ekonomiskt. Den som var medlem i RHK 10/5 har fått sin startavgift betald om bilen varit utrustad med Folksams logo på anvisat sätt. Den som kört alla i sportvagnsserien ingående fem tävlingar har på detta sätt fått 1450:- i brevlådan från den snälle kassören. Totalt har utbetalats 33.650:-

HÖSTMÖTE 18/10!!!

Ett höstmöte kommer att hållas i AHK:s lokaler på Odengatan 14, Stockholm den 18/10 kl 18.00. På programmet står: Utdelning av klasspriser och totalpris i Folksam Cup i närvaro av representent från Folksam. Vidare kommer Bengt Frelin från Mobil Oil att hålla ett kortare föredrag om hur man för Williams F1-stall utvecklat den syntetiska Rally Williams-oljan. Bengt kommer också att svara på frågor angående moderna oljor i gamla motorer. Med anledning av att RHK ansökt om medlemskap i MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, kommer Alf Lavér från MHRF att informera om de förmånliga försäkringar som kan erbjudas oss.

Klubbens vid det här laget lika legendariska som ståtliga vandringspris, Torstens Memorial, vilket för innevarande år innehas av Gunnar Rösler, kommer att utdelas till medlem som, enligt statuterna, utfört racerhistoriskt förtjänstfull insats.

Efter mötets avslutande kommer vi att avnjuta en middag på den närbelägna Ekmanska krogen. Pris och meny föreligger ej i skrivande stund men vår ordförandes kontakter med restaurangvärlden kommer säkert att resultera i en lika välsmakande som förmånlig anrättning. Anmälan nedan.

klipp

klipp

Ja! Jag vill naturligtvis äta middag tillsammans med övriga klubbmedlemmar 18/10. Jag anmäler mig senast 4/10. Kostnad 100:-/person.

Namn.....Antal personer.....

Jag har betalat in.....:- på RHK:s postgiro 49377-5.

Adress: RHK Box 2037 162 02 Vällingby

NÜRBURGRING 17-18/8. XIII. Internationales Rennen für historische Renn- und Sportwagen sowie Motorräder som den fullständiga formuleringen lyder, avhölls under augusti för 13:de gången, andra gången på den nybyggda Grand Prix-banan. Tidigare bulletiners reklam för detta evenemang hade fått många svenskar att resa ner för att se vad kontinenten har att erbjuda av historiska tävlingsbilar. Ett 50-tal av klubbens medlemmar syntes vid ett och annat tillfälle svinga en bägare Bitburg varför en mer detaljerad genomgång av resultatet kanske är onödig. De i tävlingarna deltagande klubbmedlemmarna förtjänar dock att räknas upp: Stina Widenborg, Alfa-Romeo SS i heat 1 liksom Hartmut Stammler på Abarth, Per Rosendahl och Walter Rosenlechner, bägge Porsche, i heat 2, Rune Berg och Björn Atterberg på BMW 328 i heat 3, Tommy Brorsson, Lotus XI i heat 8. Alla skötte sig bra, en del hade oturen att köra sönder, bl a några som deltog för första gången, vilket inte hindrade dem att genast kavla upp ärmarna för nytt deltagande nästa år, då med gasreglage som inte lossnar mm. Det är de små detaljerna som.....!

En gammal observatör som undertecknad tycker sig skönja en del tendenser: Den första gäller årets tävling, dess organisation (ny för året) mm och är väl inte helt originell: Det var bättre förr. Den nya Nürburgring är nog inte lika väl lämpad för den här typen av racing som den gamla banan med dess depåer och boxar från 20- och 30-tal. Vidare så har hobbyn på den här nivån blivit mer professionell med sponsorstödda stall med dragfordon och tält som inte står F1-teamens efter. När sedan organisationen tillåter att modelfirmor o dyl slår upp stora tält i depån där det vackra tyska folket, specialutrustat med VIP-kort, står och dricker sekt, då är det inte utan att man längtar till till den mer intima och familjära stämning som rådde tidigare. Låt oss hoppas att organisationen tar den kritik som säkert kommer på rätt sätt. En annan tendens gäller tävlingarna: GT-klasserna, 3 till antalet som framgår av programmet, drar till sig fler och fler tävlande, tyvärr på bekostnad av de övriga klasserna, förkylingsbilar, sport- och formelvagnar. Låt oss hoppas att denna utveckling inte fortsätter alltför långt, med en utarmning av hobbyn som följd.

Denna utveckling har också fört med sig att den tätaste racingen står att finna just i GT-klasserna. De fem-sex snabbaste i varje heat kör fruktansvärt fort, något som jag tror överraskade en del svenskar, både på och utanför banan.

Den som kommer ihåg undertecknads klagoskrift från förra året över bristande regelefterlevnad och besiktning kanske frågar sig hur det såg ut i år. Svar: Bättre! GT-bilarna nagelfors på ett helt annat sätt än tidigare, och ID-handlingarna kontrollerades till sista bokstav. Bilar som inte klarade att leva upp till App K 3.5 och 3.6 klassades obönhörligen upp. Det var bl a våra kära Brooklandsrutor som spökade. Varde därmed förhoppningsvis sista ordet sagt om dessa!

Sammanfattningsvis: Flera svenskar med i startfälten, ett mångdubbelt större antal på läktarna, hård och tät racing i GT-klasserna, lite tunnare i andra, avsaknaden av de tidigare stora startfälten med förkylingsbilar uppvägs nog inte riktigt av de nya klasserna Standardvagnar resp Super Sports Cars, uppstramning vad gäller besiktningen. Att sedan en och annan felaktig bil ändå slinker igenom nätet får ju inte innebära att vi upphöjer dessa till rättesnöre för vår egen verksamhet! Med lite stramare tyglar från arrangör och organisation kommer säkert Nürburgring att hålla sin position som ledande evenemang i Europa.

XIII. INTERNATIONALES RENNEN FÜR HISTORISCHE RENN- UND SPORTWAGEN
 NÖRBURGRING - 16. - 18. AUGUST 1985

Betr.: Rennen 2, Klasse G 4
 Bei der technischen Abnahme ist festgestellt worden, daß die Fahrzeuge
 193 - 197 - 199 - 200 - 201 - 202 - 203
 aufgrund ihrer, über das Reglement hinausgehenden Modifikationen, nicht
 den Bestimmungen des Anhangs K IASG entsprechen.
 Es wird für diese Fahrzeuge im gleichen Rennen eine Sonderwertung vor-
 genommen. Diese Fahrzeuge erscheinen im offiziellen Ergebnis unter der
 Bezeichnung: Klasse G 4 A.
Betr.: Rennen 10, Klasse G 5 - Startnummern 276 und 283 u. 284
 Für diese ^{drei} beide Fahrzeuge gilt das vorhergesagte.
 Diese Klasse wird unter der Bezeichnung G 5 A geführt.

MYSIG MIDDAG MED MERA MELLAN MANTORP och MJÖLBY.

Dryga 30 medlemmar hade observerat årets erbjudande i mat- och övernattningsbranschen. Middag med dessert och kaffe, övernattninng och frukost till det facila priset av 91:- torde vara oslagbart. Stf:s anläggning i Mjölby är en liten pärla med sitt charmiga läge på en liten ö inne i Mjölby och torde säkert få fler besök av klubben i framtiden. Vi tackar Ulf "Laxen" Bergman och Pia Tigerschiöld för mat och organisation.

LITE OM ENGELSKA REGLEMENTEN

På Nürburgring kördes en klass som kallas Super Sports Cars som väl kan sägas motsvara vår klass G. Där huserar Chevron B8, B16, B19, McLaren, March, Porsche 908, Lola T222 mm. Två av de brittiska gentlemanen som kör i den här klassen heter David Franklin och John Foulston med vilka sekreteraren, i studiesyfte, har diskuterat reglementen för den här typen av bilar. Och sic! härom dagen damp ner i lådan från Historic Sports Car Club regler för "Failsafe Historic GT Championship" plus lite annat regelmaterial. Failsafe-mästerskapet motsvarar vår klass G och är öppet för sport- och GT-bilar byggda 1965-1968 och 1969-1970. Dessutom finns en uppdelning i två volymklasser: Upp till 2 liter resp 2 - 5 liter. Endast bilar som överensstämmer med sin periods internationella FIA-regler d.v.s. sportvagnsreglementet resp homologeringar, får delta. Alla bilar måste vara registrerade hos klubben och ha en identitetshandling som är godkänd av klubben. Svårigheter att få tag i reservdelar kan föranleda klubben att utfärda tilläggsbestämmelser där avvikelser från originalspecifikationen i vissa avseenden medges. Vid varje tävling görs en särskild besiktning för att kontrollera bilarnas överensstämmelse med identitetshandlingen. Vägran att ställa upp till sådan besiktning leder till automatisk diskning. Upptäcks bilen icke överensstämma med identitetspappren blir man också utesluten. Alla deltagande bilar måste köras av klubbmedlemmar och vara registrerade hos klubben. Alla bilar måste ha av klubben föreskrivna dekaleringar och tävlingsnummer. Man har föreslagit en "period improved" klass och de regler man då föreslår är tillämpliga delar av App K. Rent allmänt kan man säga att även övriga klasser får en del nyheter med innebörd "rättning FIA". Sålunda: Den i våra kretsar understundom prisade engelska liberalismen eller "vidsyntheten" tycks vara på avskrivning till förmån för trohet mot historisk sanning och internationella regler.

sekr.

Heat och klassindelning vid de historiska tävlingarna på Nürburgring i augusti i år:

Rennen 1:	Wertungsgruppe G/FIA-Cup - GT-Wagen bis 1300 cm ³	Klasse B 3:	1000-1300 cm ³	
	Klasse G 3:	1955-1960	Klasse B 4:	1300-1600 cm ³
	Klasse G 6:	1961-1963	Klasse B 5:	1600-2000 cm ³
Rennen 2:	Klasse G 1: bis 2000 cm ³ : 1945-1954	Klasse B 6:	över 2000 cm ³	
	Klasse G 4: 1300-2000 cm ³ : 1955-1960	Klasse B 7:	A/a Romeo GTA-Fahrzeuge	
	Klasse G 7: 1300-2000 cm ³ : 1961-1963	Rennen 7 A:	Klasse C 1: GP-Wagen: 1931-1953	
Rennen 3:	Wertungsgruppe A	Klasse C 2:	GP-Wagen und Formel 1954-1960 2 mit Frontmotor über 1100 cm ³	
	Klasse A 1: Vintage-Wagen: 1919-1930	Rennen 7 B:	Klasse C 4: Prototypen und 2stzige 1947-1957 Rennwagen über 1450 cm ³	
	Klasse A 2: Klassische Wagen: 1931-1949	Klasse C 5:	Prototypen und 2stzige 1958-1960 Rennwagen über 1450 cm ³	
	Klasse A 3: MG-Modelle: 1945-1954	Rennen 8:	Wertungsgruppe T 2 - Europa-Trophäe	
Rennen 4:	Wertungsgruppe C 1 Europa-Meisterschaft	Klasse T 1:	Formel 3 bis 500 cm ³ : 1947-1960	
	Klasse C 3: GP-Wagen und Formel 2: 1961-1965		Formel Junior mit Frontmotor: 1958-1960	
	GP-Fahrzeuge und Formel 2 mit Mittelmotor über 1100 cm ³ : 1954-1960		Einsitzige Rennwagen 947-1957 bis 1100 cm ³	
	Klasse C 6: Prototypen und 2stzige Rennwagen über 1450 cm ³ : 1961-1963	Klasse T 3:	Prototypen und 2stzige 1947-1955 Rennwagen bis 1450 cm ³	
Rennen 5:	Wertungsgruppe T 1 - Europa Trophäe	Klasse T 4:	Prototypen und 2stzige 1956-1960 Rennwagen bis 1450 cm ³	
	Klasse T 2: Formel Junior bis 1100 cm ³ : 1961-1963	Rennen 9:	Wertungsgruppe D - Super Sports Cars	
	Formel Junior mit Mittelmotor bis 1100 cm ³ : 1961-1963	Klasse D 1:	2000-5000 cm ³ : 1964-1968	
	Klasse T 5: Prototypen und 2stzige Rennwagen bis 1450 cm ³ : 1961-1963	Klasse D 2:	2000-5000 cm ³ : 1969-1971	
Rennen 6:	Wertungsgruppe B - Klassische Renn Tourenwagen: 1960-1965	Klasse D 3:	1300-2000 cm ³ : 1964-1968	
	Klasse B 0: bis 700 cm ³	Klasse D 4:	1300-2000 cm ³ : 1969-1971	
	Klasse B 1: 700- 850 cm ³	Rennen 10:	Wertungsgruppe G/FIA-Cup - GT-Wagen - über 2000 cm ³	
	Klasse B 2: 1000-1300 cm ³		Klasse G 2: 1945-1954	
			Klasse G 5: 1955-1960	
			Klasse G 8: 1961-1963	
		Rennen 11:	Rennsportwagen der 50er-Jahre auf Einladung	