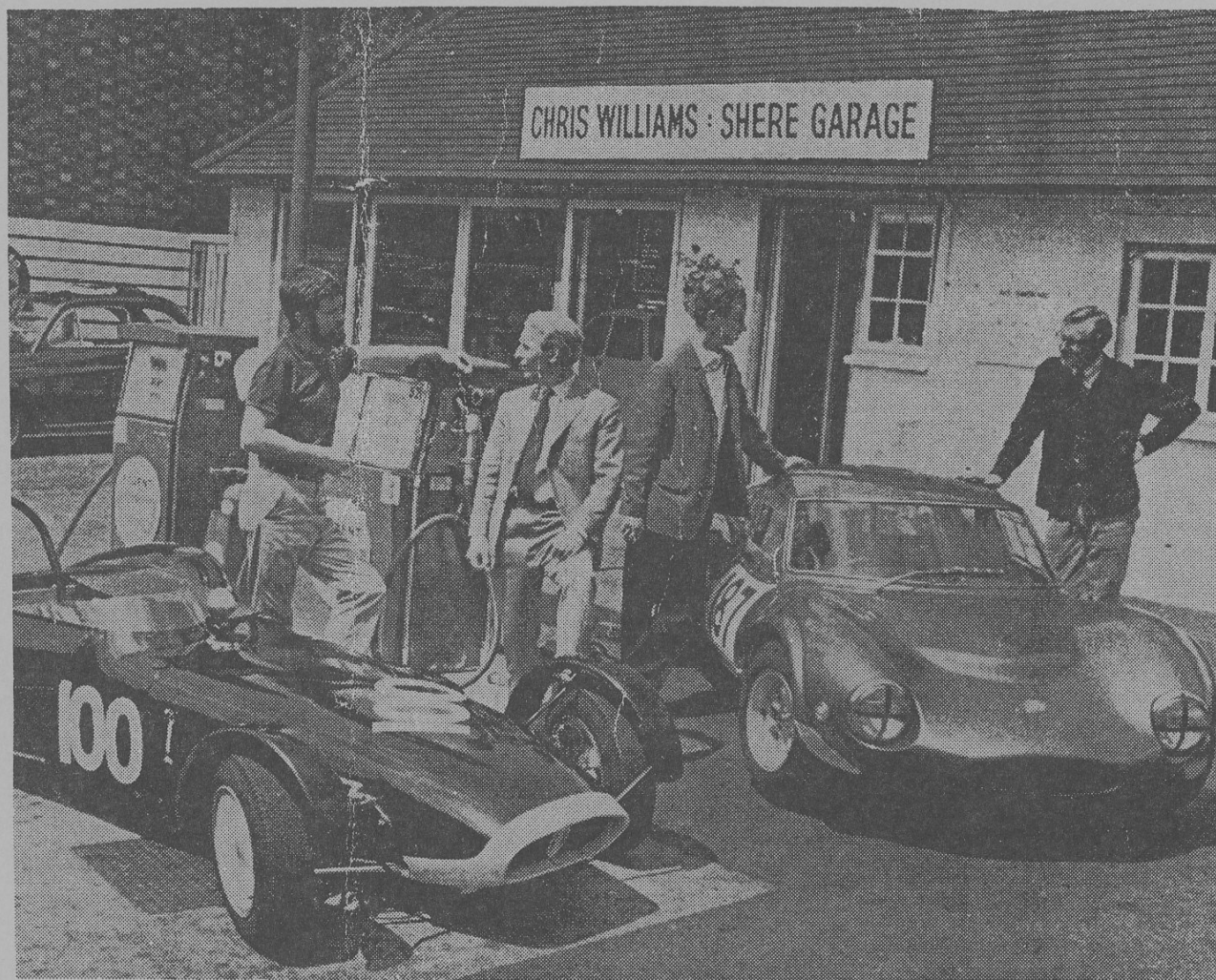


RUTFLAGGAN NR 1 - 1988

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



SENT SEXTIOTAL OCH MATS VILAR SIG LEDIGT MOT EN AV
SINA TEXACOPUMPAR: DET VAR BÄTTRE FÖRR, ELLER.....



ÅRSMÖTE 5 MARS

RACERHISTORISKA KLUBBEN kallar härmed till ÅRSMÖTE lördagen 5/3 1988 på BRUNNSTORPS VÄRDSHUS, vilket ligger 250 meter norr om Ramada vid Husqvarna, samma avfart från motorvägen. Vi samlas kl 11.00 för en kopp kaffe och börjar årsmötesförhandlingarna 11.30. Dessa beräknas vara avklarade till 14.00 då vi äter lunch. Därefter vidtar allmän fråge- och tyckarstund samt övrigt informationsutbyte. Kaffepaus ca 16.00 med möjlighet till vidare diskussioner för dem som så önskar. Övernattningsmöjlighet gives på Ramada, men beställning av rum får ordnas på egen hand. Pris för lunch, förrätt och varmrätt med kaffe, beräknas till ca 50:-.

Eventuella motioner skall vara styrelsen tillhanda senast 19/2.

FÖRSLAG TILL FÖREDRAGNINGSLISTA

1. Mötet öppnas
2. Val av mötesordförande
3. Val av mötessekreterare
4. Val av 2 personer att jämte ordföranden justera årsmötesprotokollet
5. Fråga om mötet är rätt utlyst
6. Fastställande av föredragningslistan
7. Styrelsens verksamhetsberättelse
8. Kassarapport
9. Revisionsberättelse
10. Fastställande av årsräkenskaperna
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
12. Föredragning av budget för 1988
13. Fastställande av årsavgiften för 1989
14. Motioner
15. Val av styrelseledamöter
16. Val av två revisorer och en revisorsuppleant
17. Val av valberedning
18. Mötet avslutas

Styrelsen

RACING NEWS

Tiden går och påverkar även vår verksamhet, klassgränser flyttas och nya klasser tillkommer. Antalet tävlingstillfällen ökar, både här hemma och internationellt. Förhoppningsvis ökar antalet tävlande också i minst lika hög grad.

Från och med årets säsong räknar vi med följande heat:

- HEAT 1: Förkrigsbilar kat A - D samt Midgets, MG T-mod
 HEAT 2: GT/GTS-bilar kat E och F
 HEAT 3: 5 Standardvagnar -1965
 HEAT 4: Formel 3 1000cc samt 1600cc -72, FJ, FV, FV1600, FF
 HEAT 5: 3 Sportvagnar kat E och F, mod GT/GTS enl 3.7 kat E och F.
 HEAT 6: Racersportvagnar kat G. 1966 - 1971.

För mer detaljerad beskrivning, se resp heatbeskrivning.

PRELIMINÄRT KÖRSHEMA 1988

	Mantorp	Kinne	Anders 1	Anders 2	Knuts	Norrk	Mantorp	Falken
Heat 1	X		X		X			X
Heat 2	X	X	X	X		X	X	
Heat 3	X		X	X	X			X
Heat 4	X	X	X				X	
Heat 5	X	X	X	(X)			X	
Heat 6	X		X	(X)	X			X

TÄVLINGSDATUM 1988

30/4 - 1/5	Mantorp	RHK i samarrangemang MK Skandia
28/28-5	Kinne	SSK
18/19-6	Anderstorp	RHK i samarrangemang Anderstorps MK
2/3-7	Anderstorp	SVKG
23/24-7	Knuts	MGCC
30/31-7	Norrköping GP	
13/14-8	Mantorp	SSK
3/4-9	Falkenberg	SVKG

Vi kör alltså igång redan den sista april med ett historiskt helprogram, alltså samtliga våra sex heat. Ingen roadsport, modsport och RS, alltså. Däremot premiär för standardvagnarna, samt för ett eget heat med enbart formelbilar. När det gäller förkrigsbilarna kommer vi att prova handicap-racing. I detta heat kommer midget-bilarna att husera, samt eventuellt några av de bilar som trots att de tillverkats efter kriget ändå är att betrakta som förkrigskonstruktioner. Mer om detta senare. Vi hoppas kunna få sällskap av MCHK vid detta evenemang.

Under 1988 fyller RHK 10 år och detta ämnar vi fira på Anderstorp i juni, då vi kör enligt samma program som ovan. Värt att nämna är att exempelvis förkrigsbilarna kan få åka på den 1,6 km långa klubb-banan, och därigenom "slippa" långa flygrakan. Årets evenemang blir ett "genrep" inför 1989. Anderstorps MK har en långsiktig syn på historisk racing och ämnar göra detta evenemang till ett årligt återkommande. Man har redan sökt tillstånd för internationell tävling 1989 och siktar på att få en deltävling i EM-serien.

NORRKÖPING

Vad beträffar Norrköping Grand Prix lär det vara klart med en GT/GTS-klass även i år, definitivt besked beträffande program o likn kommer senare. Detta evenemang kan också ingå i en serie för GT/GTS-bilar.

Det ser ut som om evenemanget får klara sig utan inbjudna engelsmän i år. De svenska super sportarna skulle då få köra ihop med RS under ett RS-reglemente. Vi får se!

Vissa krafter lär dock vara igång för att åstadkomma ett rent historiskt G-heat, så man skall aldrig säga aldrig! Vi återkommer, det är ju långt till slutet av juli.

De övriga tävlingarna under året är s k sportvagnsmeetings av beprövad modell i SSK:s, MGCC:s och SWVG:s regi.

Vi kommer i år att köra ett RHK-MÄSTERSKAP med segerbuckla till samtliga totalsegrare i klasserna enligt heatbeskrivningarna. Mer detaljer senare.

OBS

En princip kan vi dock slå fast redan nu: Delpriser och totalpriser i RHK:s interna mästerskap samt eventuella förmåner i form av startersättningar eller uteblivna anmälningsavgifter vid egna evenemang kommer givetvis RHK:s medlemmar till godo.

WEBER - STREBER

Commission for Historical Cars - Meeting of 29th June 1984 in Paris

f/ Weber carburettors on option

It was confirmed that Weber carburettors were homologated optional equipment for : Austin Healey 3000 Mk II, Triumph TR 3, MGB.

SIX-PACK

På följande sidor finns sammanställning över tänkbara deltagare i våra 6 heat. Som synes finns det en hel del substans i historisk racing i Sverige. Något anspråk på fullständighet finns dock inte, m a o om du inte hittar ditt namn eller din bil i listorna, miss-trösta inte, utan ring eller skriv en rad.

På-pekas bör att det i vanlig ordning är bilägaren som har ansvaret för dokumentation o dyl för inplacering i rätt sammanhang. Om en bil står upptagen på listan för GT-bilar så är det självfallet ingen utfästelse från klubbens sida. Tänk i detta sammanhang på den nya 100-gränsen för tillverkade bilar i GT-klassen oaktat om bilen tidigare varit homologerad som GT.

Ett tack till Bengt Frelin som jobbat med "gamlingarna" samt till Anders Lindschough som gjort ett jättejobb med Formelbilsklubben! Vi skall inte heller glömma Mats Israelsson som lagt ned själ och hjärta för att få igång standardvagnsracingen.

HEAT 1

Förkrigsbilar kat A - D. MG T-modeller. Midgets. Sådana övriga bilar som oaktat att de tillverkats efter kriget ändå är att betrakta såsom förkrigskonstruktioner. Årsmodellgräns ca 1950. Heatet körs enligt ett handicap-system som utarbetas inom gruppen. Klassrepresentant: Bengt Frelin.

Deltagare

Björn Atterberg
Rune Berg
Ingmar Engström
Gunnar Elmgren
Ingvar Fredriksson
Bengt Frelin
Lennart Hajaanen
Björn Norman
Ulf Bergman
Staffan Lundberg
Björn Roxlin
Janco Almgren
Peter Kumlin
Lars Hågeman
Allan Göransson
Gunnar Rösler

Bil

BMW 328
BMW 328
MG TC
Maserati 6C
Frazer Nash Ulster TT
MG Magnette
Bugatti 35
Aston Martin Le Mans
Amilcar 1100
BMW 328
Morgan
Morgan 3-wheeler
Midget
Midget
Midget
Midget

HEAT 4

Sportvagnar kategori E och F enligt Appendix K 3.2 och 3.3 samt sådana GT/GTS-bilar som modifierats mer än vad som tillåtes i Appendix K 3.5 och 3.6 men fortfarande är i överensstämmelse med p 3.3

Klasser: Sportvagnar E, sportvagnar F, modifierade GT/GTS enl 3.7

Klassrepresentent: Tommy Brorsson

Deltagare

Staffan Lindberg
Ian Nilsson
Ian Nilsson
Ian Nilsson
Tommy Brorsson
Nils Björk
Per Hågeman
Bengt Åke Bengtsson
Per Haegermark
Per Jamesson
Hartmut Stammler
Tommy Brorsson
J O Berqvist

Bil

Ginetta G4
Dito
Bizzarrini 5300
Lotus Eleven
Dito
Diva GT
Dito X2
Lotus Seven
Marcos Fastback
Marcos Gullwing
Abarth
Lotus Seven
Dito

HEAT 2

GT/GTS-bilar kategori E -1961 samt kategori F 1962 - 1965.

Appendix K 3.5 och 3.6.

Minst 100 tillverkade bilar oavsett om bilen homologerats som GT/GTS.

Klasser: E upp till 1300cc, 1301cc - 2000cc, över 2000cc

F upp till 2000cc, över 2000cc

Klassrepresentent: Jonas Reinius

Deltagare

Bil

Jan Skoog	Porsche 356
Per Rosendahl	Dito
Walter Rosenlechner	Dito
Jonas Reinius	Dito
Kurt Bertilsson	Dito
Leif O Jönsson	Triumph
Nils Börje Gård	Dito
Dragos Mihailovici	Dito
Kennet Andren	Dito
Bengt Dieden	Alfa Romeo Guilietta
Stina Widenborg	Dito
Åke Hansson	Dito
Erik Cyrus	Dito
Bengt Åke Bengtsson	Dito
PO Svensson	A H 3000
Henrik Engström	A H 100
Gunnar Berger	A H Sprite
ClaesOttosson	Dito
Claes Muller	Lotus Elan S1
Mats Israelsson	M G Midget
Kjelle Wallin	Elva Courir
Lasse Cyrus	Lancia Aurelia
Hartmut Stammier	Abarth Simca
Gunnar Brisman	Maserati 3500
Peter Lindqvist	Ferrari SWB
Albert Sollevi	Ferrari 250
Björn Berlin	OSCA
Nils Blegvad	Daimler 250 SP
F Andersson	Ferrari 250 GT
Pia Tigerschiöld	TVR Grantura
Per Hågeman	GSM Delta 1000

HEAT 3

Standardvagnar tillverkade 1950 - 1965. Appendix K 3.8
Högsta godkända homologeringsnummer 1408 i första serien,
5064 i andra serien. Gr 1 och Gr 2.
Nationellt tillägg: Gamla, kända Gr 4. Observera att inga "ny-
tillverkade Gr 4 kommer att tillåtas.
Klasser: Upp till 1000cc, över 1000cc Gr 1 och 2
Gr 4.

Klassrepresentent: Mats Israelsson

Deltagare

Mats Israelsson
Lennart Jansson
Johan Ålander
Hans Zolnir
Horst Brüning
Ola Gabrielsson
Tommy Johansson
Christer Hagberg
Stig Dahlman
Johnny Lundberger
Jan-Åke Andersson
Nils Olov Jonsson
Picko Troberg
Håkan Eriksson
Thomas Söderberg
Jan Mathiasen
Per Erik Hansen
Roger Grimbiorg
Mikael Hellgren
Mats Persson
Sverre Lökken

Bil

Cortina
Cooper
Cooper
DKW
BMW
Jaguar
Cortina
Volvo
Ford Anglia
Cooper
Saab
Cooper
Cooper
Cooper
R8 Gordini
Lancia Fulvia
Cortina
Ford Anglia
Cooper
Cooper

KURS

FÖRARKURSER

SSK arrangerar förarkurser följande datum: 7-8/5 på Anderstorp
samt 8-9/10 på Kinnekulle. Intresserade ringer Inger Pettersson
på tel 08/7421718.

SALU

Till salu:

Lotus Super 7 S4. Ring Tommy Brorsson tel a 0435/52020 b 52698

HEAT 5

Formelbilar enl kategori E, F och G. Appendix K 3.2 och 3.3.
Klasser: 1/ FJ E, FJ F, FVee 1300cc byggd före 31/12 1971.
2/ F3 1000cc, F3 1600cc byggd före 31/12 1973,
FF byggd före 31/12 1971, F SuperVee 1600 före
31/12 1971.

Klassrepresentent: Anders Lindschough

Deltagare	Bil
Ingvar Malm	Elva FJ
Horst Brüning	Lola FJ
Marianne Casslén	Cooper FJ
Björn Almström	GRD F3
Åke Lindh	LS4 1300 FV
Kent Baeck	RMS 1300 FV
Jan Mohlin	Swebe F3
Lennart Ek	RPB 1300 FV
Mats Miller	Veeva 1300 FV
P-E Syverstad	GRD F3
J-E Johansson	Merlyn FF
Anders Lindschough	RPB 1300 FV
Bengt Ljungberg	Brabham BT 35 o 41 F3
Bosse Anderberg	Lotus FF
Nils Björk	Brabham BT 35
Christer Sandgren	FV 1300
Robert Marklund	RPB 1300 FV
Greger Pettersson	Brabham BT9 18 28 38 o 41
Per Wallin	Brabham BT21 F3
Arve Ytterdal	Brabham BT41 F3
Thomas Rådmyr	Lotus 69 F3
Leif Nymark	Brabham BT 41
Kenneth Andrén	Lola T200 FF
Christer Svensson	Lola T200 FF
Anders Åbjörnsson	Dolling 1300 FV Brabham F3
Staffan Olárs	Dolling 1300 FV
B G Fritzon	RPB 1300 FV
Åke Axelsson	DAF F3 Lotus F3 Lotus FF
Sune Svensson	Slymper 1300 FV
PeO Söderberg	Lotus FF
Knut Wolland	RPB 1300 FV
Bo Gilbert Persson	Brabham F3
Arne Bergquist	Beach Car 1300 FV
Sveneric Eriksson	March F1 Cooper FJ Lotus 18 F3 Tecno F3
Jan Jönsson	Brabham F3
Per Ericsson	Beach Car 1300 FV
Bert Lehnberg	RPB 1200 FV 2 st
Niels Blegvad	Cooper T87 F1
Johnny Hansen	Itala 1300 FV
Patrik Lindell	GMS 1300 FV
Leif O Jönsson	Titan F3
Tord Bodin	EBA FJ
Bruno Rösler	FJ

HEAT 6

Kategori G, s k Super Sports Cars, sportvagnar, prototyper och tvåsitsiga tävlingsbilar av historiskt intresse tillverkade 1/1 1966 till 31/12 1971 och byggda efter sin tids tekniska bestämmelser, samtliga i princip Gr 4, Gr 6 och Gr 7. Slicks tillåtna.

Nationellt tillägg: GS = alla övriga, i princip Gr 3, byggda efter sin tids tekniska bestämmelser. Mönstrade däck.

Klasser: G 1966 - 1968 upp till 2000cc

G 1969 - 1971 upp till 2000cc

G 1966 - 1971 över 2000cc

GS 1966 - 1971

Klassrepresentent: Stig Johnsson

Deltagare

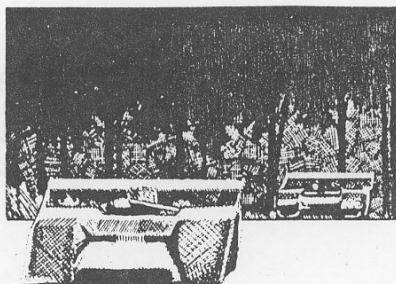
Stig Jonsson
Anders Jansson
Anders Wickström
Gösta Pettersson
Greger Pettersson
Olov Wijk
Bengt Ljungberg
Jan Lilliesköld
Lasse Jönsson
Per Norberg
J-O Bergqvist
Lars Widenborg
Leif Nilsson
Arne Maltheus
Owe Persson
Allan Dunevall
Thomas Henrysson
Hartmut Stammler
Peter Sikström
Magnus Neergaard
Sten Hillgard

Bil

McLaren
Ferrari Daytona
Elva-Porsche
Chevron B8
Chevron B16
Astra RN1
Lola T212
Attila
Porsche 907
Ginetta G 12
Lotus 23
Eagle
Lola T 70
Crosslé
Lotus 47
Vitesse
Lola T 212
Abarth
Royale
Ginetta G 12
Porsche 910

SNYFT

Från vår resande Sven(-Eric) inkommer sorgesamma nyheter. Genom dis och dimma på Nürburgring gapar numera ett stort hål där tidigare huvudläktare och restauranger låg. Vad månne bliva? Ett high-tech Steigenberger konferenshotell med bubbel-pool och allt? Den som lever får se. Rekommenderas: Ett besök i höst för att höra historiens vingslag slå i de gamla ärorika depåerna, så länge de nu finns kvar.



International Steigenberger Super Sports Cup

En del handlingar som kan vara av intresse för dem som tävlar i kategori G har inkommit till klubben. Det gäller STEIGENBERGERS engagemang i historisk racing, Steigenberger Super Sports Cup, och är i sedvanlig ordning en inbjudningstävling för bilar byggda 1966-1971. Serien omfattar 8 internationella tävlingar. Cupens målsättning är:

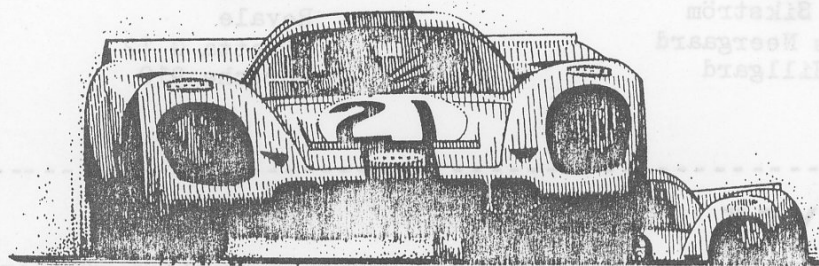
- o att visa upp för allmänheten den historiska utvecklingen hos två-sitsiga tävlingsvagnar byggda 1966-1971, dessutom förnämligt restaurerade
- o att gynna rättvist tävlande
- o att gynna internationell vänskap

Följande typer kan inbjudas:

- o sportvagnar, prototyper och två-sitsiga tävlingsbilar av historiskt intresse och som har varit internationellt tävlingsaktiva mellan 1/1 1966 och 31/12 1971, eller vars bilhandlingar utfärdats av det nationella förbundet före 31/12 1971 och som byggts enligt sin tids tekniska bestämmelser. Bilarna måste stämma överens med, antingen
 - a/ FISA:s ID-handling, eller
 - b/ ID-handling utfärdad av HSCC i England.

I Tyskland har bildats en motsvarighet till RACERHISTORISKA KLUBBEN som heter FAHRERGEMEINSCHAFT HISTORISCHER RENNSPORT DEUTSCHLAND, förkortat FHR. För att kunna bli inbjuden att köra ovan nämnda serie krävs medlemskap i FHR.

- o Alla handlingar finns hos Stig Jonsson tel a 033-127980. Stig är klassrepresentant och tar gärna emot övriga frågor.



Obs

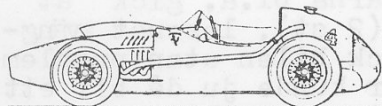
Med denna försändelse följer inbetalningskort å medlemsavgift för 1988. Då klubbens ekonomi vid den här tiden på året brukar vara ansträngd gör du RHK en stor tjänst om du betalar avgiften med det raskaste. Alltså, gack till banken! Vi tackar på förhand.

Med Brorsson på Europaturné

INTERNATIONELLA RESULTAT, FISA-TROFÉN och FISA-CUPEN

TROPHEE FISA POUR VOITURES HISTORIQUES
FISA TROPHY FOR HISTORICAL CARS

Grattis, Tommy!



CLASSEMENT 1987
1987 CLASSIFICATION

CLASS T4

- 1) Leo SCHILDKAMP (NL)
- 2) Tommy BRORSSON (S)
- 3) David PRATLEY (GB)

CLASSEMENT GENERAL - GENERAL CLASSIFICATION

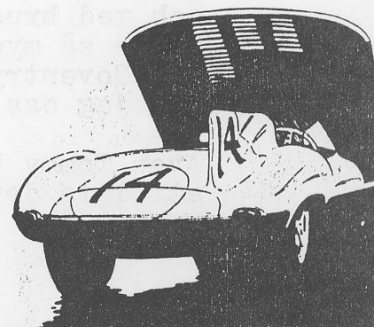
1) Leo SCHILDKAMP (NL)	Widi Mk 2 1960	40 points
2) Alan BAILLIE (GB)	Lola Mk 5 1962	34 "
3) Urs EBERHARDT (CH)	Lotus 27 F/Junior 1963	34 "
4) Tommy BRORSSON (S)	Lotus XI Le Mans 1956	26 "
5) Tony STEELE (GB)	Lola Mk 2 1959	25 "
6) Floris Jan HEKKER (NL)	Cooper Rayberg Junior 1959	18 "
7) Peter HEUBERGER (CH)	Lola Mk 2 1959	18 "
8) John HARPER (GB)	Cooper T67 1962	17 "
9) Hugo STUDER (CH)	Lola Mk 2 1960	14 "
10) Heinz STEGE (D)	Elva F/Junior 1959	14 "
11) David PRATLEY (GB)	Lola Mk 1 1960	14 "
12) Ken BOOTH (GB)	Cooper T56 1962	13 "
etc...		

COUPE FIA POUR VOITURES GT HISTORIQUES
FISA CUP FOR HISTORICAL GT CARS

CLASSEMENT 1987
1987 CLASSIFICATION

CLASSEMENT GENERAL - GENERAL CLASSIFICATION

1) Roger MAC (GB)	Jaguar E 1963	40 points
2) Gerrit-Jan CAVIET (NL)	Lotus Elite 1961	37 "
3) Franco RAINONI (CH)	Lotus Elan S1 1963	31 "
4) Gerd KLEIN (D)	Alfa-Romeo Giulietta S 1959	27,5 "
5) Plinio HAAS (CH)	Lotus Elan S1 1964	27 "
6) Denis WELCH (GB)	Austin-Healey 3000 1959	25,5 "
7) Rolf VERSEN (D)	AC Cobra MkII 289 1963	22 "
8) Jurgen MEIER (D)	Porsche 356 A 1957	20 "
9) Pier-Luigi RIZZI (I)	Jaguar E 1962	18 "
10) Raimund KAMPS (D)	Austin Healey Lenham Sprite '59	18 "
11) Guido AVANDERO (I)	Fiat 8V 1954	15,5 "
12) Gilberto SANDRETTO (I)	Lotus Elite 1959	15,5 "
etc...		



Med Brorsson på Europaturné

Att tävla utomlands i Historic Racing är väl inte alla förunnat, men kan man följa med någon som s.a.s. kommit till skott, så är det väl "2nd best". När så Tommy Brorsson frågade om man hade lust att följa med till Zandvoort och Brands Hatch i slutet av maj och i början av juni, var det inte svårt att tacka ja. Jag hade mekat mig genom week-enden innan i Anderstorp i samband med Grupp A-EM med Stig Gruens trilskande Toyota där träningarna bl.a. gick åt två motorbyten på grund av pajade oljepumpar (2 st), lossnat sväng-hjul, en oduglig koppling.... Konstigt nog gick bilen utan problem på tävlingen, om än inte snabbt nog. Denna tur kunde ju då bli ett slags "kompensationssemester" för allt Anderstorpsslitet.

Kristi Himmelfärdsdag bar det så iväg. Förutom Tommy och under-tecknad, följde även Lars Brunn Dahl med. Rutten Örkelljunga-Helsingborg-Helsingör-Rödby-Puttgarden-Hamburg-Bremen osv. har under årens lopp blivit ganska invand. Första anhalten var Dortmund som nåddes sent på kvällen. Tommy hade under vintern inhandlat en häftigare motor av Horst Auer till Lotusen, och skulle ha några prylar till som skulle avhämtas följande dag. Horst hade råkat ut för en brand i sin verkstad, och bl.a. hade 4 st Eliter strukit med så totalt att bara vindruteramarna och några plåtprofiler återstod. Men de kanske, liksom Fågel Fenix, dyker upp som "nya" fast gamla Eliter igen en vacker dag. (OBS, bränsle(!) för diskussion). Hos Horst träffade vi på en amerikanare, Jason Wright, som också hade en Lotus 11, och som jobbade i Italien som "wine-merchant" tror jag, plus söt italiensk girl-friend.

Efter att ha misslyckats att skaffa spindelbultar till Tommys M-B husbil, eftersom de fanns i o:ca 20 olika utföranden bara till hans modell, styrdes kosan mot Holland och Zandvoort med Jason i följe, och vi kom fram på kvällen. Tävlingshandlingarna hämtades som vanligt på en restaurant, "der Vieverhut", alldeles utanför banan. Besiktningen gick utan problem, då bilen var försedd med effektiv ljuddämpare, vilket är obligatoriskt på Zandvoort. Kvällen avslutades i Alan Baillies husbil tillsammans med Ken Booth, Peter Walker, Ken Rogers m.fl., och historierna som berättades var legio. En och annan bägare tömdes visst också.

På lördag fm. var det träning, och på eftermiddagen var det tävling. FISA-mästerskapen kördes först på söndagen. Alla vagnarna hade vid besiktningen försetts med en kasett, och i denna sattes det vid utfarten till banan, en sensor, som vid varje passering av start/mållinjen, gav en signal till en dator som skötte varvräkning och tidtagning. Tommy fick andra tiden i sin klass, slagen av Leo Schildkamp i en Widi Mk 2. Denna lilla vagn med Coventry Climaxmotor är mycket lik Lola Mk 1, och vagnens skapare, Willy Widar, som medföljde som mekaniker, medgav också att han på sin tid hade kopierat Lolan så gott han kunnat. Widar hade 13" hjul till skillnad från klasskamraterna som hade 15", och detta var ingen nackdel bl.a. med tanke på däckurval. Willy förklarade att den hade 13" när den var ny också, och det är väl svårt att säga emot, när modellen också var en "one off". Vår vän amerikanen kom in i depån efter 2-3 varv i ett stort moln av vattenånga och med brusten topplockspackning. Det visade sig att han inte kunde så mycket om mekning, och trots att vi aldrig hade skruvat med Coventry Climaxmotorer mer än på "ytan", så slängde Brundis och jag oss över motorn.

Även Tommy hade haft vissa överhettningsproblem, men det beslöts att låta det bero så länge, och starta i lördagsloppet som den

var. När vi lossade på Jasons topp, visade sig att den absolut inte kunde ha varit dragen till rätt moment, så löst satt bultarna. Det var visst någon italiensk "specialist" som hade satt ihop den alldeles innan. Brundis och jag matades med hamburgare och öl mm. och minsann, slank där inte ner var sin fet "Dutch heering" också. Toppackningen hade en rejäl "blow", och var dessutom av fel sort, varför en ny anskaffades. På med grejorna igen, och takten ökade allt eftersom tiden gick. Det visade sig att en del av gängorna i blocket var dåliga, ja, ni känner väl till den där känslan när man vill, men inte kan dra momentnyckeln till "klick", utan hoppas att det måste hålla ändå. Går det, så går det.

Jason kom ut som sista bil i bandepån, och det visade sig att gubben som delade ut de tidigare omnämnda sensorerna, var försvunnen, så Jason fick inte starta. Shit! Nåväl, då var den i alla fall intakt till söndagsloppet om FISA-poängen. Tommy skötte sig bra, som vanligt, och jag tror han hade ledningen i sin klass innan Lotusen blev överhettad, och han fick släppa Widin förbi sig. Det blev till en 2:a plats ändå. Brian Ashby i en Lola blev 3:a, långt efter.

Nu måste dock Tommys topp av! Vi var ju uppvärmda, så det gick ganska snabbt. Det visade sig att ett foder hade "sjunkit" så att tätningen mot toppen blev dålig. Även ett annat foder visade spår av läckage. Fodren skulle alltså behövas shimsas upp, men med vad? Plåten i en holländsk ölburk visade sig vara för tjock. En tysk (Becks) var faktiskt tunnare, men ändå för tjock. Våra heeringar hade emellertid varit insvepta i aluminiumfolie, som grävdes upp ur sopbingen. Det ena fodret fick tre lager folie, och det andra ett lager, medan två foder blev orörda. Var det någon som sa något om improvisation? Så på med rubbet igen, och sen dusch, rakning, uppklädnings och så klart för beach-party!

Partyt var i andra ändan av staden, och vi lyckades få lift av en dam i en DAF, och väl framkomna träffade vi på Peter Walker & Co. Av någon anledning kom vi att diskutera ekonomi och skatter, och som svenskar har man ju alltid en del att säga då. Det gick så långt att vi blev akterseglade av efterrätten, men den förtretten fick vi skölja bort på annat sätt.

Söndag, och ny racedag. Efter frukosten är det lagom att flanera på raksträckan, eftersom man på morgonkulan har en Concours de Elegance, med mycket fina bilar. Sedan tillbaks och kolla att allt är OK med bilen. Glöm inte att tanka! Oljenivån är väl bra? Tommy skulle köra ihop med FJ-vagnarna, och även de stora sportvagnarna hade man släppt loss här, då de var så få. Alan Baillie vann före Urs Eberhardt, Leo Schildkamp och Tommy. Leo och Tommy således etta och tvåa i lilla sportvagnsklassen. Ad den Teurling och Ben Aders i var sin Ginetta G 4 var främst bland de små, nyare sportvagnarna som alltså var långsammare (!) än de gamla. Peter W. med sin Lotus 15, råkade ut för att gasreglaget hoppade isär, så han väntade ett stycke före bandepån, och när målflaggan kom ut, kunde han rulla i mål på tomgången och "collect the points". Vår vän Jason cirkulerade i fältets bakre regioner, men kom i alla fall i mål, vilket glädde både oss och honom.

Några snabba Elaner överraskade i GT-klassen, men så var de också mer än lovligt modifierade. Squderia del Portello och Club Italia lyste med sin frånvaro, tyvärr, men det är kanske inte så lätt att vara entusiast längre när man inte får allt betalt. Eller det kanske är det som kännetecknar en entusiast, att han får ta ur egen ficka?

Förutom rena MG resp. Morganrace kördes även saloonbilar. Där

lyckades en Renault Dauphine (!) ta ledningen och hålla den i 4-5 varv före hela horden av Lotus Cortinor, Mustangar m. fl. Jag undrar om där fanns någon del i motorn som var original eller "klassad"? Till slut återställdes ordningen; Renaulten överhettade, och en engelsk Lotus Cortina kunde vinna. En tysk PV kom bland de främsta, liksom några snabba holländska Amazoner. Men vad sägs om B-20 motorer och Weber-förgasare i "pre '65"?

I Marlboro's loge ovanför depåboxarna gavs gratis bärs, eller vad man nu ville ha, och vi kunde även se Ayrton Senna vinna Monacos GP på TV-skärmen. Sedan vi lastat var det prisutdelning i banans restaurang mitt emot rakan. God stämning och applåder och visslingar till alla pristagarna. Innan vi styrde kosan mot Zeebrugge fvb. England kom vi överens med Peter Walker om att campera på hans verkstadsgård och låna hans verkstad. Lotusen överhettade nämligen fortfarande, även om det dröjde ett par varv extra innan det skedde nu. Nu skulle det göras "properly". Engelsmännen var mäkta imponerade av vårt mod när de fick höra att vi skulle åka med, som de sade, "The Roll-on, Roll-over Company" Townsend-Toresen.

Sent på söndagkvällen anlände vi till Zeebrugge, och visade upp biljetten. Vi hade en paketbiljett för 5 pers., men så det gick inte för vi var ju bara 3. Färjeolyckan hade gjort att man nu var mycket noga med antalet, så det var bara att knalla i i huvudbyggnaden och få ändrat biljetten, kontrollera och få en OK stämpel. Färjan visade sig vara av det tråkigare slaget, men höll sig i alla fall på rätt köl....



ITALIENSKA NOTISER

Per H.

I Italien har intresset för historisk racing formligen exploderat. Italienarna har ju alltid varit motorintresserade och snart sagt varje klassisk tävling, från Mille Miglia till Coppa delle Alpe, har återupplivats under den historiska racingens fana.

Många av dem som styr och ställer på det internationella planet, alltså FIA i Paris, är ju italienare, exempelvis Giovanni Lurani, och dessa personer verkar samtidigt stå den förnämliga publikationen AUTO CAPITAL nära.

Alltså: Om man vill ha reda på vad som TROLIGEN kommer att gälla för 1988 så kan man med fördel läsa decembernumret 1987 av Auto Capital. Det har ordföranden gjort.

Ny ID-handling kommer sannolikt att införas, gällande från 1/7 1988. Denna ID-handling kommer att bli mycket mer detaljerad än tidigare, bl a foton på bilen snett framifrån samt snett bakifrån, foton på motor, topplock, insug, avgassystem samt hjulupphängningar mm.

Vidare kommer bilens historiebereskrivning att utgå, enligt uppgift. (I klartext betyder väl detta att ID-handlingen har missbrukats av diverse handelsmän i ekonomiskt vinningssyfte, och på den nya ID-handlingen kommer att stå att denna inte är en garanti för bilens äkthet, värde mm.)

En ny GTS-klass kommer att införas, GTS Prototipo på italienska. Denna klass skulle vara öppen för bilar tillverkade i mindre än 100 exemplar och som enligt det nya kravet på 100 bilar i GT-klassen möjligen skulle hamna i sportvagnsklassen, trots att de på den gamla goda tiden tävlade just som GT.

Det har är ju som synes lite rörigt och vi får väl återkomma när officiell information finns att tillgå. Vad ovan skrivits kan ju i slutändan visa sig vara lösa rykten.

LÄS!

Regelnyheter

Som vanligt på hösten och vintern så lanserar kommissionen i Paris diverse regelnyheter inför den kommande säsongen. Bulletinerna duggar lite ojämnt men vi försöker hänga med i svängarna.

Aktuellt appendix K, dec 1987, kan rekvideras från Svenska Bilsportförbundet, Idrottens Hus, 123 87 Farsta, tfn 08-713 60 00. Det omfattar nu även reglementet för standardvagnar, punkten 3.8. Det har varit lite hektiskt vid revideringen så en del tryckfel och andra konstigheter har kommit med.

Viktiga nyheter är t ex följande:

E-klassen räcker till 1960.12.31 utom i GT/GTS där gränsen går 1961-12-31.

F-klassen räcker till 1965-12-31.

G-klassen gäller fortfarande bara en- och tvåsitsiga racerbilar 1966-01-01 -- 1971-12-31.

De gamla "hängårsresonemanget" i 2.1 är inte tillämpligt längre. Eventuellt kommer ett nytt senare i år.

GTS bilar skall vara tillverkade i 100 exemplar inom klassningsperioden, enbart homologering är inte tillräckligt.

Allt som sägs om bränsletankar i app K tas över av en ny regel i kap 5 som säger:

c) Bränsletank måste i alla bilar överensstämma med art 253.14 i Appendix J (FIA-godkända säkerhetstankar) eller vara fylld med säkerhetsskum i överensstämmelse med amerikansk militär specifikation MIL-B-83054 (baffelmaterial). Alla bilar tillåts ha reducerad tankvolym. Bränsleledningar som passerar förarutrymmet måste vara skyddade.

Hur man hanterar detta krav mest praktiskt och med rimlig ekonomi ber vi att få återkomma till i senare utskick.

Övriga ändringar i Kap 5 är följande:

e) En handmanövrerad perfekt fungerande brandsläckare på minst 2,5 kg eller två stycken på minst 3,0 kg tillsammans, måste finnas monterad i bilen. En- och tvåsitsiga racerbilar i klass F skall ha ett halvautomatiskt (förarmanövrerat) system på 2,5 kg i motorutrymmet (rekommenderas för övriga bilar, se vidare art 257.4.4 i Appendix J). Bilar i klass G skall ha det brandsläckningssystem som krävs i klass F.

h) Minst en backspegel måste finnas, ytan skall vara minst 50 cm² och glaset skall vara inramat. Täckta bilar skall ha minst två backspeglar med var för sig denna yta. En backspegel får vara monterad invändigt i förarutrymmet.

l) Störtbåge rekommenderas på alla bilar. I klass E skall standarvagnar ha störtbåge enligt art 253.8.2. Appendix J

figur 1. Denna typ av båge rekommenderas för GT och GTS-bilar i klass E. För en- och tvåsitsiga racerbilar i klass E rekommenderas störtbåge enligt art 277 Appendix J. I klass F skall standardvagnar, GT och GTS-vagnar ha störtbåge enligt art 253.8.2. i Appendix J figur 1. Störtbur rekommenderas. En- och tvåsitsiga racerbilar skall ha störtbåge enligt art 277 Appendix J (Formula Libre).

u) Alla täckta efterkrigsbilar och bilar med störtbåge skall ha fyrpunktssäkerhetsbälte enligt art 253.6. Appendix J.

v) Nackstöd rekommenderas i alla bilar som har säkerhetsbälte. Se art 257.4.12. Appendix J.

Hänvisningarna till App J kan ju ge orsak till en del frågetecken. Utdrag ur App J ingår emellertid i samma publikation från Bilsporfförbundet som också rymmer App K. Skriften heter "Internationella tekniska bestämmelser".

"Figur 1" i App J saknas i SBFs skrift. Den föreställer en konventionell båge med två stöd bakåt och utan diagonal. Enl App J är det också tillåtet med framåtriktade stöd.

Staffan

REPLIK OCH DECIBEL

RAPPORT FRÅN SBF:S ARBETSGRUPP FÖR HISTORISK RACING.

1. Oäkta historiska bilar, "bilar byggda utanför perioden" s k repliker är inte godkända för historisk racing.

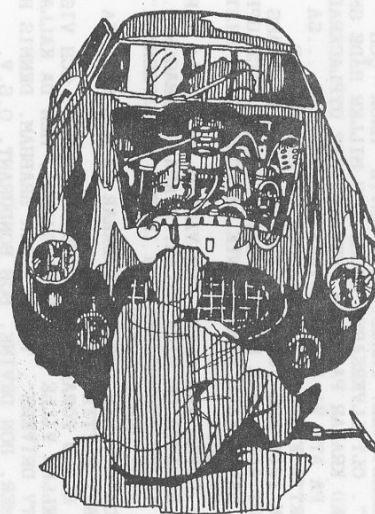
Om rätt motor till rätt chassie inte kan åstadkommas tillåts alternativ motor som kan styrkas ha använts i internationell racing i annan bil av samma märke och modell under perioden, för G-bilar 1966-01-01 till 1971-12-31.

Bilar som inte har korrekt teknisk specifikation för modellen och perioden är inte godkända för historisk racing. Pågående renovering och väntan på att man skall få tag i rätta delar godtas inte som grund för dispens.

2. Enligt beslut i SBF:s styrelse får efter 1988-01-01 bullret från en racingbil inte överstiga 113 dB. Som bekant är det alltid bilägarens skyldighet att tillse att fordonet följer gällande bestämmelser, men det torde vara SBF:s uppgift att genom mätning konstatera dB-nivån. Om man vid mätning konstaterar att en bil bullrar mer än 113dB måste bullerdämpande åtgärder vidtagas på bilen i sådan omfattning att bullernivån blir högst 113dB för att bilen skall få användas i tävlingssammanhang.

INTERNATIONELL TÄVLINGSKALENDER FÖR 1988

MAI	1 :	BRANDS HATCH (GB)	:
	8 :		:
	15 :	ZANDVOORT (NL)	:
	22 :	MONZA (I)	:
	29 :		:
JUIN	5 :	BRANDS HATCH (GB)	:
	12 :		:
	19 :		:
	26 :	MONTLHERY (F)	:
JUILLET	3 :		:
	10 :		:
	17 :		:
	24 :		:
	31 :		:
AOUT	7 :	ZOLDER (B)	:
	14 :	NUERBURGRING (D)	:
	21 :		:
	28 :		:
SEPTEMBRE	4 :		:
	11 :		:
	18 :	MOST (CS)	:
	25 :		:



UR PROTOKOLLET

RHK, SVKG, MGCC samt representent för SBF har haft ett möte i Göteborg 21/11-87. Ur protokollet kan nämnas:

Deltagande i de historiska klasserna påminnes om att kopia av första sidan av ID-handlingen måste bifogas med anmälan.

Systemet med fasta startnummer har varit uppskattat och skall tillämpas även fortsättningsvis.

Presenterades Tekniska kommitén för historisk racing, bestående av: L Widenborg, S Lindbrg samt Alf Nordin från SBF.

I samband med presentation av de sex heaten poängterades följande:

1. Bil skall uppfylla bestämmelserna i app K.
2. Minst 10 bilar bör vara anmälda.
3. Klasser får ej blandas i samma heat.
4. Besiktningskontrollant från SBF skall närvara.
5. Förare skall ha gått av SBF godkänd kurs.
6. Efter kursen skall bilen under de fem första tävlingarna vara märkt med nybörjarskylt.

RHK disponerar under 1988-90 3 heat liksom tidigare och skall meddela arrangörsklubbarna sitt förslag till disposition.

SBF:s representent i tekniska kommitén för historiska bilar önskar delta vid RHK:s årsmöte.

Startavgiften under 1988 höjes till 450:- (!)

PALM SPRINGS VINTAGE GRAND PRIX 20-22 NOV. 1987.

SK 931 VAR FULLPACKAT.
UNDERTECKNAD OCH LASSE VIDENBORG FICK DE TVA SISTA PLATSERNA
I ROKKABINEN, I EN GAMMAL ROSTIG DC-10:A, LANGST BAK, DAR
SOM ALLA "LAVATORYS" FINNS.....
LASSE MUTTRADE: DET BORJAR JU LOVANDE..
VI BEHOVDE INTE HA NAGOT EGET ROKVERK MED OSS, OCH NAR VI
ELVA TIMMAR SENARE STEG AV I LOS ANGELES. SAG VI UT SOM TVA
ROKTA SILLAR !
RESDAMMET SKOLJDES NER I ANKOMSTHALLEN VIA ETT PAR OL.
GENAST BATTRE.
EFTER ETT PAR DARS STRANDHUGG I NEWPORT BEACH OCH COSTA MESA
HOS OLIKA BILHANDLARE, FIXARE, RENOVERARE, OCH GANGSTRAR,
FLOG VI TILL LAS VEGAS FOR ATT BESOKA SEMA-SHOW-87.
(SEMA = SPECIAL EQUIPMENT MOTOR ACCESSORIES).
PROFFSMASSA...BARA FOR FACKFOLK. I ENTREN SKA MAN FYLLA I
EN BLANKETT, OCH SEN FAR MAN EN PRAGLAD (OCH FELSTAVAD)
SKYLTT SOM HANGS OM HALSEN. DEN FORKUNNAR OM MAN AR "BUYER"
"SELLER", "EXHIBITOR", "HONORED GUEST" E.T.C.
VI LJOG, OCH SA ATT VI VAR "EXHIBITORS".
PA DET VISET KUNDE VI KOMMA IN PA MASSAN BADE FORE OCH EFTER
STANGNINGDAGS.
MYCKET PRYLAR, BADE BRA OCH DALIGA, GANG UPP OCH GANG NER I
TVA DAGAR. LEVDE PA KAREMELLER, HOT-DOGS, OCH.....
JUST DET.....OL!
JANKARNAS OL OCH KAFFE AR NOG SAMMA SKIT...FARGAT VATTEN...
DET ENA AR KALLT OCH DET ANDRA VARMT.
HOTELLET HETTE CEASARS PALACE. BYGGT AV PLAST, GIPS, OCH
SPANPLATTOR. INREDNINGEN BESTAR AV EN MILJON SPELAUTOMATER.
LASSE DOPT E STALLETT TILL "DARARNAS PARADIS".
PA TORS DAN SA JAG TILL LASSE: "DET AR RACE DENNA HELGEN I
PALM SPINGS". LANGSAMT MEN SAKERT, BORJADE DE VIDENBORGSKA
MUNGIPORNA GA UPPAT.....
PALM SPRINGS, VAR AR DET ? KAN VI KORA BIL DIT ?
VETEFAN... VI FAR LANA EN KARTA....
MED TUMMEN OCH PEK FINGRET KUNDE VI KONSTATERA ATT DET FICK
BLI FLYG. NO PROBLEM.... FREDAG MORGON LANDADE VI MITT I
RACERBANAN.... TRETTIO GRADER I SKUGGAN.....PARADISE !!!
FIRST DAYS PRACTICE VAR I FULL GANG.
VI MASTE HYRA EN BIL!
KARRINGEN VID DISKEN SA: "ARE YOU A MEMBER OF ANY AUTOMOBILE
CLUB?"
YES!
WICH ONE?
THE ROYAL RACERHISTORIC CLUB OF SWEDEN!, (OCH DANGDE MITT
MEDLEMSKORT I DISKEN).
GEEE...SUUS!! DO YOU MEAN YOU HAVE COME ALL THE WAY FROM
SNOWY SWEDEN JUST TO WATCH THE RACE?
YES...WHY NOT ?
JAG FICK FEMTIO PROCENTS RABATT.
JARNET TILL HOTELLET. IN MED VASKORNA. JARNET TILL BANAN.

VI TVARADE OVRER PRARIEN FOR ATT KOMMA SNABBAST FRAM TILL
BANAN. "SE UPP FOR SKALLERORMAR!",... SA JAG TILL LASSE.
VAA ? FINNS DET SANA HAR ??
JEPP !
DAR AR EN..... JAG PEKADE PA EN LANG KURVIG BLONDIN
I HOGKLACKAT OCH SKORTS... "SYDDA PA PLATS".....!!!
HRRRRRUMMM....JASA DOM.....
ALL COMPARISONS ENDS HERE.

DEPAOMRADET PAMINDE OM FALKENBERG..... STEN, GRUS, SAND,
TORRA BUSKAR..... OCH EN JAVLA RORA.
DET SOM FANNS I DEPAN VAR ANNORLUNDA.
JATTETRAILERS I BLANKPOLERAD ALUMINIUM SOM INRYMDE BADE
BILAR OCH VERKSTADER. DRAGBILARNA HETTE "MACK" OCH
"PETERBUILT". OLTILLVERKARNA COORS OCH MILLER HADE SMA
TANKBILAR MED KRANAR PA SIDAN, STRATEGISKT UTPLACERADE.
"VI SKYLLER PA ATT VI INTE AR VANA VID VARMEN"....SA VI...
RUNT ALLT DETTA FANNS DET CIRKA 300 TAVLINGSBILAR.
ALLT FRAN EN 1914 ARS FORD T, TILL 1985 ARS WILLIAMS F1.
UNDANTAGSLOST ALLT, VAR MYCKET VALPREPARERAT, OCH UPPDATERAT
TILL MAX. I MANGA FALL KANSKE INTE SA FORFARLIGT HISTORISKT,
MEN DET VAR SNYGGT!
STAMNINGEN I DEPAN VAR OPPEN OCH VANLIG, OCH ALLA VAR
VILLIGA ATT BERATTA OM SINA BILAR, SVARA PA FRAGOR O.S.V.
HAR VAR DET INGEN AVUNDSJUKA OCH INGET "MUNGIPESNACK" OM VAD
DEN OCH DEN HADE UNDER HUVEN.....
(BARA DET GOR ATT MAN BORJAR FUNDERAR PA HUR MAN SKA BARA
SIG AT FOR ATT FLYTTA DIT.)
MEDELALDERN BLAND FORARNA VAR OMKRING FEMTIO, OCH VISSA AV
DOM VAGADE ELLER VILLE INTE KORA SJALVA, MEN DA KALLADE DOM
IN "CELEBRITY DRIVERS", T. EX. JACK BRABHAM, DENNIS HULME,
GEORGE FOLLMER, DON DEVINE, BOB BONDURANT, O.S.V.
VI BANKADE OSS PA LAKTAREN.

BANAN VAR 1.1 MILES LANG, OCH LAGD SOM EN TRIANGEL, MED TVA
RAKOR OCH ETT KROKIGT SMALT PARTI. MAN KORDE VANSTERVERV.
DOM KOR AT FEL HALL!.. SA LASSE.
BETONGELEMNET, GARNERADE MED GAMLA DACK, HADE PLACERATS UT
PA KRITISKA STALLEN FOR ATT HINDRA AVAKNINGARNA FRAN ATT
HAMNA I TAX-FREE SHOPEN.
MISSADE MAN EN INBROMSNING SA VAR DET ANTINGEN I BETONGEN
ELLER UT I OKNEN. OCH DAR VAR DET SOM KVICKSAND !!
DOM SOM AKTE AV DAR FICK FINNA SIG I ATT BLI STAENDE PA
CHASSIT....I BASTA FALL!
TVA KRANBILAR HADE FULLT UPP MED ATT RENSA EFTER VARJE HEAT,
OCH FOR DOM SOM VAR "WITHOUT REACH", ELLER "LOST", ANVANDE
MAN EN GIGANTISK TIO-TONS GAFFELTRUCK.
INNAN RACET FICK BORJA, SJONG MAN NATIONALSANGEN, OCH DEN
SLUTAR SA HAR:
....."IN THE LAND OF THE FREE, AND THE HOME OF THE BRAVE".
DET STAMMER BRA.....

NAR FORSTA FALTET PASSERAT MUTTRADE LASSE:
VAD FAAAN... AR DET HAR FOR NAT...????
DOM BLANDAR JU KLASSERNA HUR SOM HELST !!
JUST DET...MEN EFTER ETT TAG SA FANN VI LOGIKEN.....

FC/ FORMULA COMPETITION
SINGLE-SEATER, BUILT FOR RACING, SUBDIVIDED INTO A-D.
SC/ SPORTS COMPETITION
TWO-SEAT CARS, BUILT FOR RACING, SUBDIVIDED INTO A-G.
MP/ MODIFIED PRODUCTION
STREET CARS, MODIFIED FOR RACING, SUBDIVIDED INTO A-G.
P/ PRODUCTION - UNMODIFIED STREET CARS SUBDIVIDED INTO A-G.

THE AFOREMENTIONED CLASSES ARE SUBDIVIDED INTO CATEGORIES
(A-G) ON A POWER-TO-WEIGHT/AGE (!) RATIO.

TWO ADDITIONAL CLASSES HAVE BEEN ADDED FOR THE PALM SPRINGS
VINTAGE GRAND PRIX.
V/ VINTAGE CARS, BUILT IN 1948 AND BEFORE, SUBDIVIDED INTO
LV FOR LARGE ENGINES (OVER 1600CC), AND SV FOR SMALL ENGINES.

EX/ EXHIBITION CARS OF EXEPTIONAL MERIT, BUILT IN 1975 AND
BEFORE. THESE MINT CONDITION MACHINES "TOUR" AS OPPOSED TO
RACE.

DET FUNKADE.

ALLA HEAT KÖRDES I 20 MINUTER ELLER 15 VARV, "WICHEVER COMES FIRST".

HELT KLART HADE DOM KUL. DET GASADES FRISKT I DE FLESTA FALL, OCH DE SNABBASTE AKTE RUNT PÅ 45 - 50 SEKUNDER. EN FERRARI 250 GTO, KNUFFADE SIG BOKSTAVLIGEN FRAM GENOM FALTET, HELT RESPEKTLOS ÖVER ATT BILEN ÄR VÄRD TVÅ MILJONER DOLLAR !

DET FANNS OCKSÅ EN ELWA SOM BLEV VARVAD AV EN T-FORD....

(DET DU.....BRISMAN!)

EN MGB TAPPADE OLJEPLUGGEN I DEPASVANGEN, OCH LA 3.5 LITER OLJA HELT PERFEKT.....KOM ETT HELT VARV. PRECIS LAGOM....

IN I DEPAN.....I MED MER OLJA..... ASSA UT IGEN !

FORTFARANDE UTAN PLUGG !! DA FICK HAN SVART FLAGG.....

HELA GANGET SNURRADE.....ALLA LIKA SNOPNA.....KOM IGANG IGEN

OCH SNURRADE IGEN PÅ NÄSTA VARV.....!! INGEN BEGREP VARFÖR !

PUBLIKEN HADE HEJDLOST ROLIGT, OCH SPEAKERN SATTE UPP ETT

PRIS TILL DEN SOM KUNDE SNURRA FLEST VARV!

DA KOM OLJEFLAGGAN.

MEN INTE FAN HJÄLPTE DET...MAN FORTSATTE OCH SNURRA...

HRRRUUMMM, JA... MAN LÄR SIG SÅ LÅNGE MAN LEVER, SÅ LASSE..

VI FICK, TILLSAMMANS MED FYRTIOTUSEN ANDRA, NJUTA AV TRE

DAGARS HÄRLIG RACING, SPONSRAD AV LINCOLN - MERCURY,

VICTORY-LANE MAGAZINE, HOLSTEIN BIER, OCH PAINE WEBBER.

TVA SPEAKER-PROFFS SATTE PRICKEN ÖVER I.

FULLA STARTFALT,..CLOSE RACING...MASSOR MED HÄRLIGA BILAR.

I KVADRAT !

T.EX. CAMARO RS, FORD SHELBY-COBRA, CORVETTER, FORMEL 5000,

INDY-BILAR, HEMMABYGGEN FRÅN 30-TALET.T. EX. EN

"MONSTERATI", BYGGD PÅ ETT 1936 ÅRS FORD CHASSI MED V8

UNDER HUVEN, OCH VI SAG OCKSÅ EN E-TYPE JAGUAR SOM

HÄDE EN BIG-BLOCK.....

PLUS DEN VANLIGA FLORAN AV MC-LAREN M1, M6, M8, LOLA T-160,

330, FORD GT-40, CHEVRON, ELWA, MARCH, EAGLE, COOPER, COBRA,

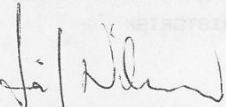
FERRARI, MASERATI, LAMBORGHINI, STANGUELLINI, SIATA, LOTUS,

JAGUAR, PORSCHE,....EN GROS... JA... T.O.M EN VOLVO AMAZON

122S

YOU NAME IT.....IT WAS THERE !

AND SO WHERE WEI WISH I STILL WAS.....!!!



LEIF NILSSON

HISTORISK RACING.....VAD ÄR DET???

ATT KÖRA BILTÄVLINGAR MED MED BILAR FRÅN FEMTIO OCH SEXTIOTALET HAR BLIVIT ALLTMER POPULÄRT DE SENASTE ÅREN.

DET ÄR INGET NYTT I OCH FÖR SIG.

MARKESKLUBBARNAS RUNTOM I LANDET HAR ARRANGERAT MINDRE KLUBBTÄVLINGAR I ÖVER TJUGO ÅR.

DET ÄR FÖRMODLIGEN SÅ, ATT RACINGEN HAR BLIVIT ALLTFÖR STEREOTYP, P.G.A. ATT REGLERNA HAR FINSLIPATS TILL DEN GRAD ATT ALLA BILAR SER LIKADANA UT, LÄTER LIKADANT, OCH GÅR LIKA FORT.

FINNS DET NÅGOT TRISTARE ÄN ATT SE 25 ST. VOLVO 240 SKRAMLA

OMKRING PÅ BANAN I EN HALVTIMME ?

MOTPOLEN SOM DA ÄR FORMEL 1 ÄR IDAG MERA EN UPPVISNING I

TEKNIK OCH UTVECKLING.

FÖRÄREN SITTER I PRINCIP BARA OCH STYR, OCH KAN INTE GÖRA

MINSTA LILLA MISSTAG FÖRRÄN HAN ÄR UTE UR TÄVLINGEN. IDAG

GÅR DET INTE ATT HÄVA EN SLADD, ELLER ÅKA MED UPPSTÄLL I

KURVORNA...DA ÄR DET KÖRT...OCH DA BLIR DET TRAKIGT.

VAD ÄR DET PUBLIKEN VILL SE,OCH NÄSTA FRÅGA,

VAD ÄR DET MAN VILL KÖRA FÖR TYP AV RACING ?

DET ÄR HISTORISK RACING !

PÅ DE SENASTE 2-3 ÅREN SÅ HAR DELTAGARE OCH PUBLIKSIFFROR FÖRDUBBLATS VARJE ÅR, TILL MOTSATS FRÅN ANDRA IDROTTER SOM HAR VIKANDE PUBLIKSIFFROR.

I USA HAR DET AKTS HISTORISK RACING I 20 ÅR OCH ÄR IDAG "BIG BUSINESS" MED SPONSORER SOM CHEVROLET OCH FORD.

(STEVE EARLE, SOM BASAR FÖR VÄSTKUSTENS TÄVLINGAR HAR BLIVIT

SÅ STOR ATT ROGER PENSKE HAR BÖRJAT KALLA HONOM FÖR "SIR"!)

UTE I EUROPA VÄXER HISTORISK RACING MED RASANDE FART, OCH

FLERA NYA ORGANISATIONER HAR BILDATS FÖR ATT ARRANGERA

TÄVLINGAR MED HISTORISKA RACERVAGNAR OCH MOTORCYKLAR.

ANMÄLNINGARNA ÖVERSTIGER REDAN DET ANTAL MAN KAN TA EMOT,

SOM T. EX. PÅ NURBURGRING I HÖSTAS, DA ETT 20-TAL EKIPAGE

FICK STRYKAS I SUPERSPORTS-KLASSEN.

PUBLIK OCH MARKNADSFÖRINGSDELEN HAR MAN I PRINCIP INTE ENS

BÖRJAT DRÅ I... MAN HAR INTE HAFT TID HELT ENKELT,.....

DET HAR GÅTT FÖR FORT!

DET BLIR ETT PROBLEM SOM VI I SVERIGE OCKSÅ KOMMER ATT

STÄLLAS INFÖR, SPECIELLT OM DET BLIR FRÅGA OM TÄVLINGAR AV

INTERNATIONELL KARAKTÄR, OCH DET KOMMER DET ATT BLI SÅ

SMANINGOM. VI KAN INTE RÄKNA MED ATT ÅKA SNÄLSKUTS HUR LÅNGE

SOM HELST.

OCH ATT MARKESKLUBBARNAS I SVERIGE SKULLE KUNNA ARRANGERA EN

SÅN TÄVLING KAN VI GLÖMMA MED EN GANG.

VAD ÄR DA HISTORISK RACING ?

DET ÄR INTE SÅ LÄTT ATT DEFINIERA SOM JAG TRODDE, ATMINSTONE

INTE FÖR MIG SOM HITTILLS HAR BETRAKTAT DET LITE PÅ AVSTÅND,

MED ETT OCH ANNAT SPORADISKT INHOPP MED GATBILEN.

EFTER INFÖRSKAFFANDET AV ETT LÄMPLIGT FORDON FÖR ATT KUNNA

DELTA AKTIVT, FANN JAG MIG STÄLLD INFÖR EN MASSA PROBLEM SOM

JAG INTE HADE REFLEKTERAT ÖVER TIDIGARE.

forts.

1. VAD ÄR DET FÖR REGLER SOM GALLER ?
2. VAD ÄR DET FÖR BILAR JAG SKALL KÖRA IHOP MED ?
3. VILKA FÖRVANTNINGAR KOMMER ATT STÄLLAS PÅ MIG, SOM DELTAGARE ? SKA JAG KÖRA FÖR ATT VINNA ? MÅSTE JAG ÅKA SA FORT ?
4. HUR ÄR DET MED SÄKERHETEN PÅ BANORNA NU NÄR DET BÖRJAR GA ORDENTLIGT FORT ?
5. HUR SAKER ÄR MIN EGEN BIL EGENTLIGEN ?
6. VAD GÖR JAG OM JAG FÅR PUNKTERING I 300 KM ? (VAR FINNS TOALETEN?)
7. HAR JAG RAD ATT ÅKA 5 -6 TÄVLINGAR PER ÅR OCH BETALA FEMTON - TJUGOTUSEN KRONOR UR EGEN FICKA VARJE GANG ?
8. HUR KOMMER DOM ANDRA ATT HANTERA SINA BILAR SOM KANSKE ÄR VÄRDA EN TIONDEL AV MIN ?
9. SKA JAG ACCEPTERA ATT ÅKA TILLSAMMANS MED "OÅKTA BILAR" ?
10. OCH SÅ TILL SIST: SKA JAG BEHÖVA ÅKA TILLSAMMANS MED "OÅKTA FÖRARE".....???????

HAR MAN INTE PROBLEM SÅ SKAFFAR MAN SIG !

TÄNKBARA SVAR:

1. REGLER FINNS REDAN.
2. EFTERSOM DET ÄNNU INTE FINNS VAGNUNDERLAG FÖR ETT FULLT STARTFÄLT I KLASSEN MÅSTE JAG KÖRA IHOP MED BILAR MED MINDRE CYLINDERVOLYM, OCH DET HAR JAG INGENTING EMOT. DE MINDRE BILARNA ÄR, PÅ PAPPERET, ÖVERLAGSNA PÅ SVENSKA BANOR, UTOM ANDERSTORP, OCH MÖJLIGEN MANTORP, MEN DET SKITER JAG I.....
3. FÖMODLIGEN KOMMER BÅDE ARRANGÖRER OCH MEDTÄVLARE RÄKNA MED, ELLER HOPPAS ATT JAG KOMMER ATT KÖRA HELA SERIEN, EFTERSOM JAG HAR EN SÅ PASS INTRESSANT BIL. MEN RÄKNA INTE MED ATT JAG KOMMER ATT GASA SOM EN IDIOT FÖR ATT VINNA. DET GÄLLER JU INGENTING, OCH JAG KÖR ENBART FÖR MITT NÖJES SKULL. MIN EGEN EKONOMI KOMMER ATT FÄLLA AVGÖRANDET OM JAG DELTAR ELLER EJ.
4. DET ÄR KRIS MED SÄKERHETEN ENLIGT MIN UPPFATTNING. UR FLERA SYNVINKLAR.
5. DET ÄR KRIS IGEN. MIN STÖRTBÄGE ÄR ETT SKÄMT. FÅR TA DET LUGNT. (TÄNK OM JAG BLIR PÅKÖRD...)
6. BER TILL GUD.

forts.

7. NEJ.
8. FÖRHOPPNINGSVIS ÄR DOM OCKSÅ RÄDDA OM MIN BIL.
9. UNDER EN ÖVERGANGSPERIOD KOMMER DET ATT FINNAS BILAR UTAN ID-HANDLING OCH JAG HAR INGET EMOT ATT KÖRA MED DOM, MEN.....
PÅ LÄNGRE SIKT ÄR DET INTE RÄTTVIST MOT DE SOM HAR ORIGINALPRYLAR SOM BÅDE ÄR DYRARE OCH SVARARE ATT ERSÄTTA, OCH SOM DESSUTOM GER MINDRE HÄSTAR. DET SKILJER VÄL UNGEFÄR 50000:- PÅ ATT SKJUTA EN FVC MOT EN BDG. JAG TROR ATT DET PROBLEMET KOMMER ATT LÖSA SIG SJÄLV, TY OM ETT PAR ÄR FINNS DET FULLA STARTFÄLT MED ÅKTA BILAR, OCH DA UTRANGERAS DOM AUTOMATISKT.

10. SVARET ÄR NEJ!

DET FINNS TRE TYPER AV FÖRARE.
DEN ENA KALLAR JAG FÖR "DRIVER".
DEN ANDRA FÖR "RACER".
SEN FINNS DET SANA SOM INTE KAN KÖRA BIL ÖVERHUVUDET, MEN DOM HAR VI LYCKLIGTVIS HITTILLS VARIT FÖRSKONADE FÖR, MEN VI MÅSTE VARA BEREDDA PÅ ATT DOM KAN DYKA UPP. (VILKEN IDIOT SOM HELST MED TILLRÄCKLIGT TJOCK PLANBOK KAN KÖPA EN BIL, TA LICENS, OCH SEN GE SIG IN I CIRKUSEN.)

KORTFATTAT ÄR DET SÅ HÄR:

EN "RACER" SKALL FÖRBI TILL VARJE PRIS, ÄVEN OM DET INNEBÄR ATT HAN MÅSTE HA HALVA BILEN UTANFÖR BANAN.

EN "DRIVER" SLÄPPER GENAST FÖRBI "RACERN", OCH HOPPAS ATT HAN FÖRSVINNAR LÅNGT I FJÄRRAN..

DET FINNS ETT PAR "RACERS" HÄR, MEN VI FÅR HOPPAS ATT DOM VÄXER TILL SIG OCH BLIR "DRIVERS" TILL NÄSTA SÄSONG. "RACERS" HÖR INTE HEMMA I HISTORISK RACING.

JAG STÄLLER MIG SJÄLV FRÅGAN:

VAD ÄR DET EGENTLIGEN JAG HAR GETT MIG IN I ?
ÄR DET KANSKE BÄTTRE ATT VÄNTA OCH SE HUR HISTORISK RACING I SVERIGE KOMMER ATT GESTALTA SIG ?

HÄLSNINGAR

LEIF NILSSON