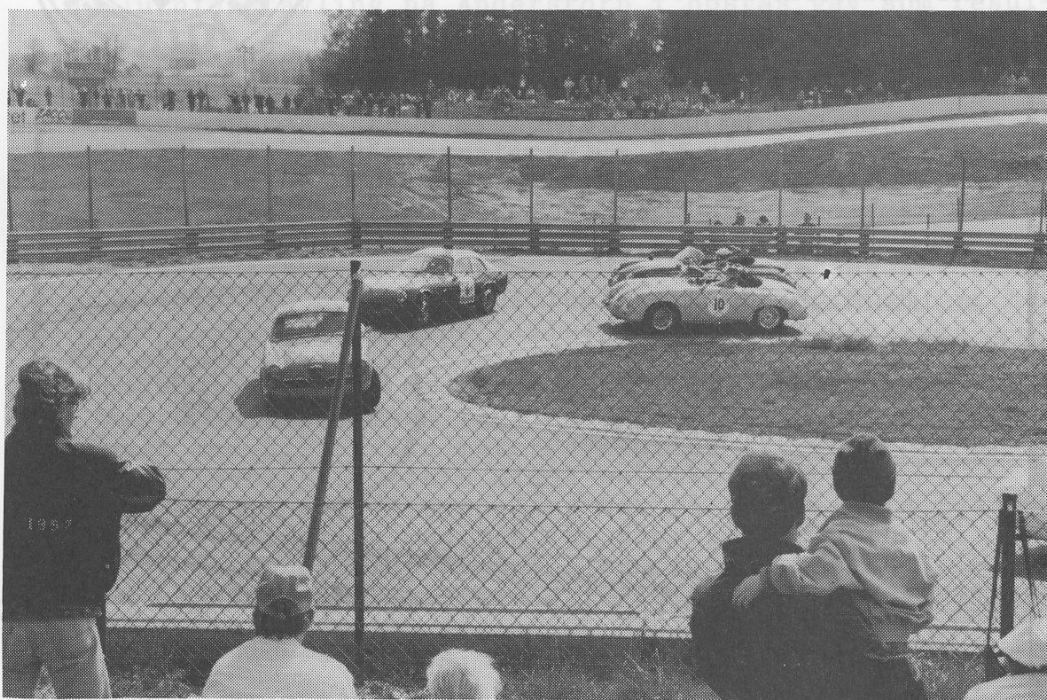


RUTFLAGGAN NR 1.1991



RACERHISTORISKA KLUBBEN

Box 4007 S-183 04 Täby, Sweden



OBS! ÅRSMÖTE 9/3.1991 JÖNKÖPING

STYRELSE		
Ordförande	Ian Nilsson	Tel: 08/755 48 40
Kassör	Olov Andersson	Tel: 08/761 16 24
Sekreterare	Leif O Jönsson	Tel: 08/ 51 41 73
Ledamöter	Per Norberg	Tel: 08/718 04 01
	Roger Grimborg	Tel: 08/756 87 82
	S. Lindberg	Tel: 08/ 39 33 44
	Jan Tromark	Tel:042/ 20 52 33
Suppleanter	Erik Cyrus	Tel: 08/770 14 92
	Anders Freden	Tel: 08/ 80 66 71

INFORMATION

FRÅN



KLASSREPRESENTANTER

A-----D	Bengt Frelin	Tel: 08/768 42 85
	L. Haajanen	Tel:031/ 28 65 66
GT/GTS	Per Rosendahl	Tel:042/ 912 10
	Bengt Alsed	Tel:042/ 674 54
STANDARD BIL	Mats Israelsson	Tel: 08/756 28 35
FORMEL JUNIOR	Bruno Rösler	Tel:019/ 22 42 58
FORMEL ÖVRIGA	Anders Lindskog	Tel:042/ 29 86 39
SPORTVAGNAR	Tommy Brorsson	Tel:0435/526 98
GTP/E-F	Pär Haegermark	Tel:031/ 28 26 91
G - bilar	Stig Jonsson	Tel:033/ 559 34
	Allan Dunevall	Tel:031/ 68 16 43

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg	Tel: 08/ 39 33 44
Lars Widenborg	Tel:042/ 20 76 81
Gunnar Brisman	Tel:0300/627 54

RACINGUTSKOTT

Per Norberg	Tel: 08/718 04 01
Jan Tromark	Tel:042/ 20 52 33
	Fax:042/ 20 52 34

REVISORER

Marianne Casslén	Tel: 08/ 80 66 71
Ake Axelsson	Tel:0755/741 41

FÖRSÄKRINGAR

Pär Haegermark	Tel: 031/28 26 91
Peter Kumlin	Tel: 0243/284 77
Mats Israelsson	Tel: 08/756 28 35

REDAKTIONSKOMMITTE

Agneta & Roger	Tel: 08/756 87 82
Gia & Horst	Tel: 08/732 72 31
Mian & Mats	Tel: 08/756 28 35

All post till RUTFLAGGAN sändes till

MATS ISRAELSSON
GRANITVÄGEN 7
183 63 TÄBY
Tel 08/756 28 35 Fax:08/756 25 66

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

Johan Alander Tel: 0760/380 73

VALBEREDNING

Walter Rosenlechner	Tel: 08/51 31 81
Bengt Dieden	Tel: 08/94 78 68
Mats Israelsson	Tel: 08/756 28 35

RACERHISTORISKA KLUBBEN BOX 4007 183 04 TÄBY
ARSAVGIFT 1990 350:- REGISTRERINGSavgift 20:-

POSTGIRO: 493 77-5

CHAIRMAN'S MESSAGE

Så är 1990 i stort sett redan historia och det är dags att blicka framåt mot nästa säsong's upplägg. Vi kör igång 9/3 med ÅRSMÖTE i vad som i dessa sammanhang visat sig vara Sveriges medelpunkt, nämligen Jönköping. Lämplig lokal är under utredning, meddelas senare i formell kallelse. Lite senare datum än normalt, men på detta sätt ger vi kassör och revisorer chansen att få in komplett underlag för sitt arbete, dessutom är alla sportlov avklarade enligt rapport från Kommunförbundet.

Förslag till TRÄNINGS- OCH TÄVLINGSPROGRAM finns på annat ställe i bulletinen, men det kan ändå vara på sin plats att här orda lite om detta.

Rent allmänt kan sägas att intresset för historisk racing bland arrangörerna synes ha mognat och ökat. Vår avslutningstävling på Anderstorp i höstas gav som resultat att vi kommer att köra publiktävling både på Falkenberg början juni samt på Anderstorp mitten september. Dessutom kör vi på Knutstorp början juli, en tävling som arrangören, och självfallet RHK, hoppas kunna utvecklas till det internationella EM-evenemang som varit på gång på Knutstorp under ett par år. Som alla förstår är detta ett viktigt evenemang för den historiska racingen i Sverige.

Vid dessa tre evenemang kommer vi glädjande nog att kampera ihop med MOTORCYKELHISTORISKA KLUBBEN, MCHK. Vi har ju gjort ett par försök tidigare med samarbete. Detta har stupat på faktorer vi ej kunnat råda över och därför är vi dubbelt glada att det nu ser ut att kunna gå vägen. Helhistoriska tävlingar kompletterade med tävlingar med historiska motocyklar är ett koncept som vi tror mycket på, inte minst publikt.

Förutom ovan nämnda evenemang har vi ytterligare två tävlingstillfällen med publik: Sturup mitten april, alltså en upprepning av årets succé därstädes samt Mantorp mitten augusti, också ett vid det här laget välkänt märke. Vid dessa två tävlingar kan, av olika skäl, inte samtliga klasser tävla, utan ett urval måste göras.

Summerar vi ovanstående har vi 5 tävlingar med publik, räknar vi in backtävlingen i Järvsö blir det 6. Vi inom styrelsen tror att detta är uppskattade evenemang. Med sponsorarbete kanske vi kan hålla kostnaderna nere och det tror vi också är välkommet. Samtidigt får vi inte glömma de krav som ställs på oss, det duger m a o inte med halvfulla startfält. Då kommer naturligtvis också frågorna: Hur många tävlingstillfällen orkar respektive klass med? Vad är lagom? Hur ser medlemmarna på sportvagnsmötena? Där har vi nog ett visst moraliskt ansvar gentemot de klubbar som hjälpt oss igång med verksamheten. Hov upp din stämma, gärna på årsmötet, eller tala med din klassrepresentant så att vi som förhandlar med olika arrangörer inte lovar för mycket. GOD JUL.

Ian N.

Tävlingssekreteraren informerar

Möte med klassrepresentanter på Rydaholms motormuseum

Årets sista möte med klassrepresentanterna hölls i mycket trevliga lokaler på Rydaholms motormuseum. De ämnen som avhandlades var:

1, Körschema för kommande säsong (se separat bilaga)

2, Klassrepr. redogjorde för hur många som de trodde skulle kunna komma ut och lufta sina klenoder i resp. klass under kommande säsong. Det hela fördelade sig som följer:

A-D	ca 16 st
Midget	ca 12 st
CTS	ca 15 st
STD	ca 40 st
FF F3	ca 14 st
FV	ca 9 st
FJ	ca 8 st
C+H	ca 15 st

Ja, det ser väl inte så tokigt ut, men vi får nog räkna bort en del bilar. Av erfarenhet vet vi att ca 25% fränfaller av olika orsaker. Men förutsättningarna för nästa säsong ser minst sagt lovande ut ändå.

Det ständigt återkommande problemet är att på ett bra sätt få ihop ett antal heat. Målsättningen skall alltid vara att i möjligaste mån följa de internationella sammansättningarna, men med vårt svenska urval bilar och deras antal måste det till kompromisser.

Vissa förutsättningar är regelmässigt givna, tex inga friliggande hjul ihop med sportvagnar. För att få ihop heat med friliggande hjul måste vi dock blanda lite när det gäller åldersklasser.

Resultatet av mötets åsikter ger följande förslag till heatindelning (synpunkter till tävlingssekreteraren):

Heat 1 A-D (vid något tillfälle ev ihop med Midgets)

Heat 2 CTS (förslaget är att CTP ev lyfts ur detta heat)

Heat 3 Standardvagnar (på sikt kan det bli två heat (över och under 1300 cc).

Heat 4 FF till 1974 (ev -76) F3 till 1972

Heat 5 FJ FV (vid de flesta tillfällena även Midgets)

Heat 6 C+H racersportvagnar, CT, Cr 5 (1966-1974 ev75)

I detta heat skall också racersportvagnar E och F köra till det att de kan bilda ett eget heat. Om CTP lyfts bort från CTS-klassen skall dessa bilar köra här.

Vad tycks om detta? En och annan av er har säkert synpunkter att meddela och då skall dessa meddelas tävlingssekr. snarast.

De stora nyheterna inför 1991 års säsong är:

att Midgetbilarna på egen begäran skall köra ihop med FJ,

att FV lyfts ut ur Formelheatet och kör ihop med FJ de också
(på prov till det att vi sett hur många de blir i heat 4).

att ev CTP lyfts ut ur CTS

att sportvagnar E och F lyfts ut ur heat 5

att ovanstående kategori samt CTP E och F ev bildar heat 5b

att åldersgränsen för formelvagnar och H-sportvagnar flyttas fram
ett respektive två år enligt förslag

att vi får många bilar i de flesta heaten, speciellt STD

Som sagt, gör din röst hörd med ett brev till styrelsen om du har
synpunkter på det ovanstående..

1991 ÅRS KÖRSHEMA

Det ser ut att kunna bli 4 helhistoriska möten under nästa
säsong. Det bästa av allt är att klubben har blivit inbjuden att
deltaga i dessa evenemang, vilket betyder att vi blivit
accepterade som ett kort att räkna med i svensk racing.

Det här med att bli inbjuden betyder också att klubben får ta ett
stort ansvar när det gäller att fylla startfälten. Detta gör att
en del sportvagnsmöten i viss mån får falla till föga för de
helhistoriska mötena. Detta är inte bra men tyvärr nödvändigt.

Nedanstående schema är liksom övrigt jag skrivit i detta nummer
ej hundra procentigt bestämt, men skall ses som styrelsens vilja
och riktlinje för fortsättningen.

Väl mött på årsmötet och god jul samt gott nytt år önskas er av

Per Norberg

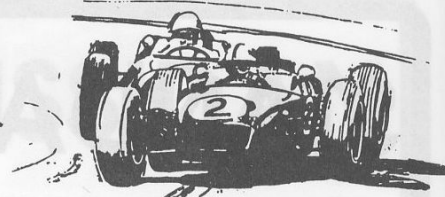


14/12 - 90

Klass	20-21/4 Sturup	25-26/5 SSK Kinnekuille	1-2/6 Falkenberg	15-16/6 SVKG (Norge?)	6-7/7 Knutstorp	13-14/7 Tärnsö	27-28/7 MGCC Knutstorp	24-25/8 Mantorp	7-8/9 SVKG Falkenberg	14-15/9 Björnstorp
Heat 1 A-D			X		X		X	ev.		X
Heat 2 GTS (GTP?)	X		X	?	X		X	X	Bland- X	X
Heat 3 STD (two heat?)	X	X	X	?	X			X	X heat	X
Heat 4 FF + F3	X		X		X					X
Heat 5 FJ + FV + Midget	X		X		X					X
Heat 5b? Zsittsponk. (GTP?)			X		X		X			X
Heat 6 9 + H + 9T + 9r5			X		X		X	ev.		X
						enligt inbjudan ca 2000-lar				

HISTORISKA FORMELBILKLUBBEN SWEDEN

No:10 '90



Vad händer 1991?

Historiska formelbilar

1990 års säsong har visat att vi har ungefär 15 aktiva förare som mer eller mindre regelbundet ställer upp i de historiska arrangemangen, Det innebär att Heat 4 är ett av de heat med de flesta startande. **BRA GJORT!**

Som vanligt har synpunkterna varit många vad gäller fartskillnaderna mellan Formel V och de snabbare Formel Fordarna och F3:orna. För att bilda mig en bättre uppfattning om vad de aktiva förarna har för synpunkter skickade jag ut en enkät till 35 förare som har körklara vagnar.

Tjugofyra svarade att man vill köra 1991! Vagnarna fördelade sig enligt följande:

- * 2 st F3 1000cc
- * 4 st F3 1600cc
- * 9 st FF
- * 9 st FV

Flera FV förare påtalade fartskillnaderna som ett problem. Efter diskussioner med flera av de aktiva förarna enades vi om att föreslå RHK att alla "skärmlösa" bilar d.v.s allt från Midgets, F3, FF, Junior m.m. skall samsas om två heat:

- * "Långsammare" formelvagnar, FV, Midget, frontmotorjunior etc.
- * "Snabbare" formelvagnar, F3, FF, F super v, mittmotorjunior etc.

Med vissa justeringar av årsmodellgränserna, vilket ju redan var på tal om för ett år sedan, skulle vi på så sätt få till stånd **TVA Fullmatade formelbilsheat, med lagom fartskillnader.**

Förslaget presenterades vid ett möte med RHK's klassrepresentanter för ett par veckor sedan. Förslaget bemöttes med som jag tolkade, intresse och positivt. Ian Nilsson RHK's ordförande har lovat att underrätta oss när beslutet fattats.

I övrigt verkar det som om vi får fyra historiska tävlingar nästa år, varav ett par med publik, vilket gör det ändå viktigare med **MANGA STARTANDE!!**

KLUBBRACING!!

Under året krockade flera historiska tävlingar med klubb tävlingarna vilket medförde att vi fick alldeles för få deltagare. Ekonomiskt gör detta att ekonomin för de arrangerande klubbarna (Hyllinge MS, Halmstad AK och SMK Helsingborg) blir lidande. Det verkar också som att sex tävlingar är för många!? Under 1991 kommer sju klubb tävlingar att köras. Jag har då föreslagit att Formelbilklubben deltar i fyra av dessa tävlingar med **minst 15 vagnar per gång**. Det borde vi kunna klara av! Tävlingsdatum distribueras snarast!

080 1111

HISTORISKA FORMELBILKLUBBEN SWEDEN

c/o Ingvar Thorell • Källvägen 11 • 262 61 ÄNGELHOLM • Tel: 0431-20807 • Postgiro 86 44 38-7

STANDARDVAGNSSIDAN

MÖJLIGA BILAR TILL KNUTSTORPS TÄVLING 1991

Bilar före 1962

BMW 700

Gia Israelsson

0---1000cc

SAAB Sport

Anders Weglin

SAAB Sport

Göran Kölborn

SAAB Sport

Magnus Nilsson

NSU

Tord H Elander

SAAB Sport

N-O Jonsson

DKW Junior

Sven-Ola Stenqvist

SAAB MC 850

Anders Holmström

1001---1300cc

BMC Cooper S

Jan-Åke Andersson

BMC Cooper S

Sverre Löccen

BMC Cooper S

Jonny Lundberger

BMC Cooper S

Reine Wisell

BMC Cooper S

Ulf Lindberg

BMC Cooper S

Lasse Fritz

BMC Cooper S

Fred S Eklöw

BMC Cooper S

Johan Alander

1301---1600cc

Ford Cortina L

Mats Israelsson

Ford Cortina L

Roger Grimborg

Ford Cortina L

Greger Pettersson

1601---2000cc

Volvo Amazon S

Stefan Johannesson

Volvo Amazon S

Karl-Erik Pettersson

Volvo Amazon S

Jan-Ove Johansson

Volvo Amazon S

Christer Hagberg

Volvo PV 544 S

Börje Melin

-----2001cc

Fiat 2300

Robert Pettersson

Ford Mustang

Bengt Åke Bengtsson

Utöver dessa vet vi att det kommer till bilar som är klara men som inte har svarat på den förfrågan jag sände ut till alla jag kände till som hade bilar som passade in för den här typen av historic racing.

Det ser i skrivandes stund inte ut att bli någon isbanetävling då endast 11 stycken har anmält intresse för denna form av tävling, men detta ska vi återkomma till senare.

Däcken inför 1991 är inte helt klart i dagsläget men ska klarna under denna månad, ring mej om du tänker köpa däck före nästa nummer av rutflaggan.

STANDARDVAGNSSIDAN

Då var det dags att ljuga ihop några sidor om standardbilar igen, med lite tur ska det nog gå även denna gång.

Inför 1991 kan det bli så illa eller bra, det beror på hur man ser det, att vi måste dela på standardbilsklassen så att vi kör med bilar upp till 1300cc i ett heat och bilar över 1301cc i ett heat då vi kan komma att bli för många startande för att få köra i ett och samma heat då vissa banor inte får ta fler än c:a 25 startande bilar.

Om man bara ser till tävlingen på Knutstorp så är vi redan 25 st som vill åka där och då är det 6 månader kvar till tävlingsdags så vi kan nog räkna med att det kommer till c:a 10 bilar plus de utländska gästerna. Så med lite tur kan vi nog bli runt 40 bilar, och det är då det blir problem med vilka som får åka eller inte åka. Om vi skulle köra med kvaltävling och bara de 25 snabbaste får köra huvudtävlingen tror jag inte det blir så många anmälningar från de som har bilar under 1000cc, vilket i sin tur ger det resultatet att publiken inte får vara med då tvåtaktsröken lägger sig över Knutstorp vilket jag tycker vore helt fel både historiskt och sportsligt.

Ser man sedan på kostnaderna att ta sig 50 mil x 7:- till banan + hotell 700:- + startavgift 450:- + hemresa 50 mil x 7:- vilket gör totalt 1850:- om man inte äter något. Personligen skulle jag inte lägga ut dessa redan hårt beskattade slantar om det var osäkert om jag fick vara i tävlingen.

Min personliga åsikt är att de som fått sin anmälan godkänd ska få köra i det man anmält sig till. Nästa problem som blir en följd av detta är hur man ska räkna poäng i serien om inte alla som vill får åka.

Vi har tidigare under 1990 kört ihop med GT/GTS/GTP och det har ju gott mycket bra, så vid de tillfällen det går kan man ju dela dessa klasser så det blir fulla heat i bägge heaten. Det måste vara än bättre lösning än att det blir 14 bilar i det ena heatet och 8 bilar får åka hem utan att ha fått köra huvudtävlingen på söndagen. Vi får hoppas att sådana här saker löser sig till årsmötet den 9/3-91.

Jag hade tänkt att nu önska alla en GOD-JUL men när jag ser vad det är för datum idag tror jag det passar bättre med att jag får önska alla som har gjort standardbilsklassen till den trevliga klass den nu har blivit ett riktigt GOTT - NYTT ÅR 1991.



Eder klasspappa

INFORMATION

OBS: KLUBBEN HAR BYTT ADRESS, NYA ADRESSEN ÄR:

RACERHISTORISKA KLUBBEN BOX 4007 183 04 TÄBY

Jag har flyttat

OBS: ÅRSMÖTE DEN 9/3 1991 I JÖNKÖPING, MOTIONER KLUBBEN TILLHANDA FÖRE DEN 9/2 1991

OBS: GLÖM EJ ADRESSÄNDRINGEN OCH ÅRSMÖTET I JÖNKÖPING DEN 9/3 1991.

OBS: ALL POST TILL KLUBBEN INFÖR ÅRSMÖTET DEN 9/3 1991 SKICKAS TILL NYA ADRESSEN.

JANA

MOTORSPORT

Bilsport butiken i Bålsta !



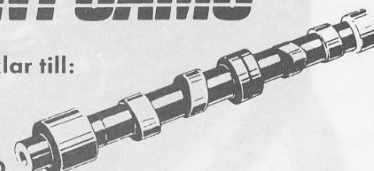
Rally & Race tillbehör.
NOMEX – Föraroveraller,
stolar, underställ, hanskar m.m.



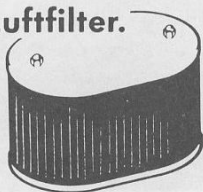
Gas – Justerbara
stötdämpare.

KENT CAMS

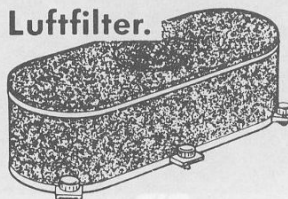
Kamaxlar till:
BMC
FORD
OPEL
VOLVO



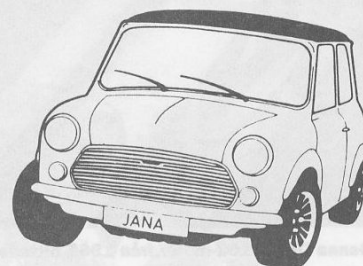
Luftfilter.



Luftfilter.



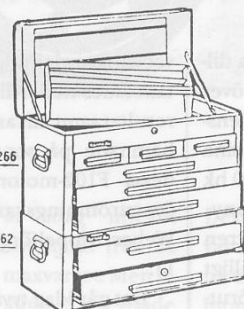
**MINI –
SPECIALISTEN**



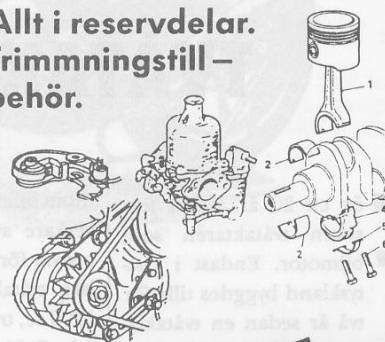
DUCKHAMS

Motoroljor.

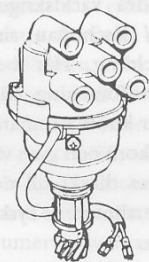
Kennedy
Verktyglådor.



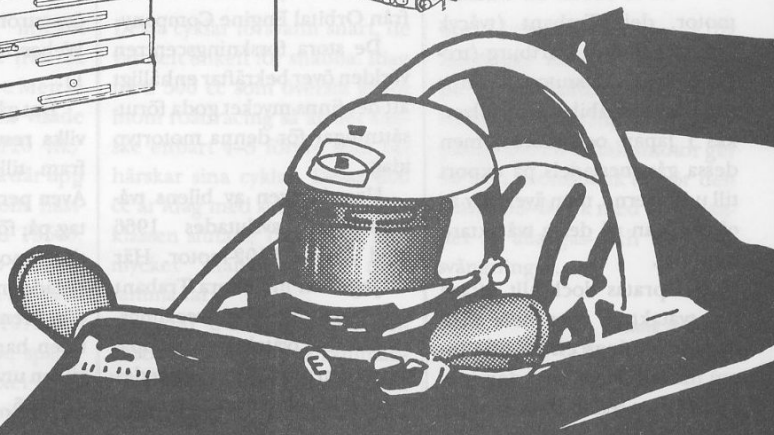
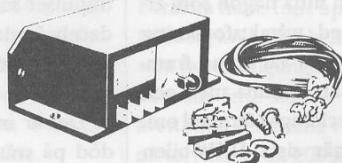
Allt i reservdelar.
Trimmningstill –
behör.



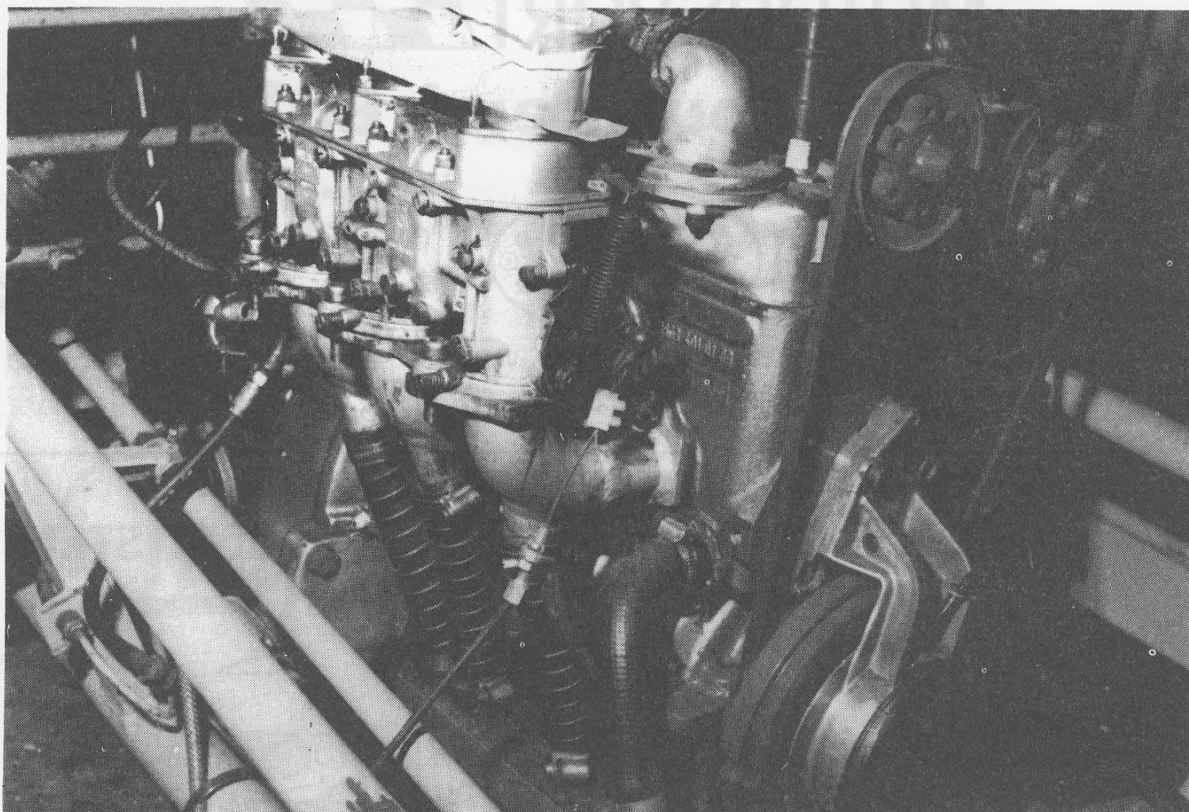
Tändfördelare –
Rally & Race: Ford X – Flow,
Ford Pinto,
BMC.



Varvtals – Brytare RL3
Justerbar.



Sköldvägen 9, BÅLSTA. Tel. 0171-514 66. Fax. 0171-585 90.



Denna DKW F102-motor från 1965 hittades på soptippen, när DKW slände allt i tvåtaktsväg sitter idag i en formelbil monterad som miltmotor. Motorn är utrustad med Reedventiler i vevhuset. Därav slangarna från Insyget till lådan under motorn.

TVÅTAKTSMOTORN GLÖMD?

För ca 20 år sedan försvann tvåtaktaren som bilmotor. Endast i Östtyskland byggdes tills för två år sedan en tvåtaktsmotor, dels Trabant (tvåcyl. 700cc) och dels Wartburg (tre-cyl. 1000cc). Dessutom så finns det några småbilar som tillverkas i Japan och Korea, men dessa går mestadels på export till u-länderna, men även där är efterfrågan på dessa tvåtaktare minimal.

Det pratas dock allt oftare om tvåtaktare över hela världens forskningscenter, inte inom mc-industrin, som domineras av Japan sedan 50-talet, utan

inom bilindustrin. De flesta tillverkare av bilar världen över provar för fullt den australiensiska tvåtaktsmotorn med sina 1200 cc, tre cylindrar och 90 hk från Orbital Engine Company.

De stora forskningscentren världen över bekräftar enhälligt att det finns mycket goda förutsättningar för denna motortyp idag.

Utvecklingen av bilens tvåtaktsmotor avslutades 1966 med DKW:s F102-motor. Här vill jag även inkludera Trabant och Wartburg. Allt utvecklingsarbete för, tvåtaktaren stoppades av den nya ägaren Mercedes och DKW blev Audi. Hela ut-

vecklingsavdelningen för tvåtakt lades ned. Alla forskningsresultat samt allt annat material hamnade på soptippen. Som dessa F102-motorer med tre överströmningskanaler med Weber trippelförgasare (se fig 1).

Det går idag tyvärr inte att se vilka resultat DKW-folket kom fram till med sin forskning. Även personallistor går ej att få tag på, för att eventuellt kunna därigenom hitta någon som arbetade med tvåtaktsforskning där. Men vi får väl se vad framtiden har att komma med och vilken utveckling vi får med om.

1966, när sista DKW-bilen

lämnade fabriken slutade en 100 år gammal utveckling i all stillhet. De få tvåtaktsentusiasterna som fanns kvar kunde inte hålla DKW-fabriken igång.

Slutet för DKW-bilen kom egentligen mycket tidigare. I början av andra världskriget stängde DKW Zschopau sin forskningsavdelning. Här bedrevs en grundforskning där även alla trådar knöts samman, impulser som kom och gavs vidarebefordrades direkt till de tekniska universiteten i Tyskland.

Det är inte sant att VW tog död på tvåtaktsmotorn för att

Vi kan därför med facit i handen konstatera att det var DKW som mycket effektivt förhindrade en vidareutveckling av tvåtaktsmotorn. De många rättgångarna som DKW förde bekräftade påståendet.

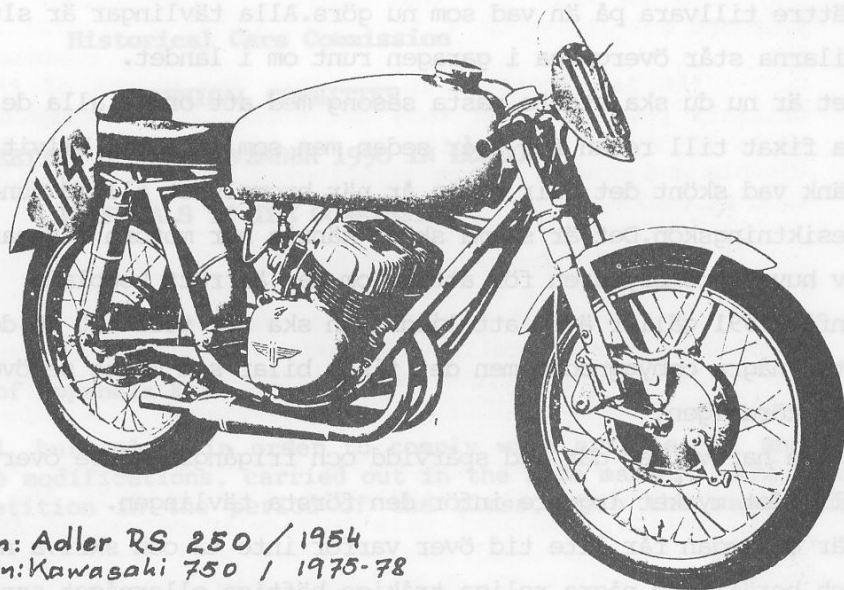
Ändå gav 80-talet mycket positivt. Aldrig har det så många tvåtaktspatent anmälts. Men något revolutionerande nytt patenterades dock inte. Fast ingen visste varför tvåtaktaren egentligen fungerade och vad som hände inombords så patenterades. Men de kom ganska snart underfund med att överströmningskanalerna inte börja med gasströmen vid öppnandet utan först mycket senare och ännu senare vid höga varvtal.

Man vet i dag att överströmningskanalerna i en tävlingsmotor, när kolven går upp vid de sista millimetrarna gaserna med stor hastighet lämna kanalerna.

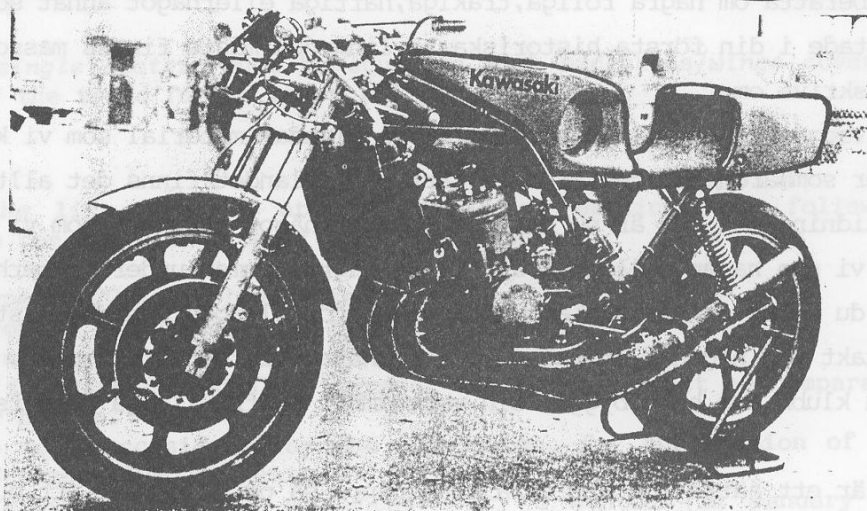
Man vet även att motorn arbetar osymmetriskt. Detta betyder att motorn vid jämn gas suger olika mängd bränsleblandning till vevhuset. Samma sak vid överströmningsmomentet. Detta kom man senare på. Och vet inte än idag varför det förhåller sig så.

Ca 1953 började man förstå på allvar att det fanns en massa hästkrafter att hämta ur avgasystemet (se bilden ovan).

Effektdämpen, det är egentligen felaktigt att kalla avgassystemet så, effektblåsa passar bättre, för dessa dämpare höjer ju effekten. Från små ~~motorer~~, som Adler och DKW från 1953/54 till dessa jätterör som 750 Kawasaki från 1975, som bilden visar. I början utnyttjades dessa dämpare enbart för effekthöjning numera påverkas även vridmomentet och styr den över ett bredare varvtalsområde.



Ovan: Adler RS 250 / 1954
Nedan: Kawasaki 750 / 1975-78



Motorerna är idag mycket snälla. De drar mjukt från ca 2000 rent till maxvarvet. Men så var det inte alltid. Den visade Kawasakin lämnade 120 hk/13000 varv. Den drog så där upp till ca 11000 sedan kom hästsparken som avtog vid 13500. Förarna hade fullt upp med att hålla sig kvar på cykeln. De däck som fanns tillgängliga 1975 förbättrade inte saken. De spann även med femmans växel ilagd på torr bana, ca 200 km/h.

Dessa cyklar försvann snart, de var helt enkelt för snabba. Idag med 500 cc som översta gräns inom road racing så är det kanske enbart 4-5 förare som behärskar sina cyklar. Dessa 500 cc är idag med sina hk där 750-klassen slutade 1978, som sagt mycket snällare men med samma fart.

Nu är trimningen inte enbart avgasrör. I detta sammanhang vill jag även nämna ett så enkelt ingrepp som att montera

bort luftrenaren från F102 DKW ger en effektminskning på 10 hk. Burken är exakt avstämd för gassvängningen. Det påstås om en tvåtaktsmotor ger 40 hk i bromsbänk så bör den lämna 55-60 hk med utnyttjandet av alla gas- och frekvenssvängningar.

Hans P Zolnir

INFORMATION

Detta är en tid av tystnad som alla som håller på med historisk racing borde ta bättre tillvara på än vad som nu görs. Alla tävlingar är slut, priserna är utdelade bilarna står övergivna i garagen runt om i landet.

Det är nu du ska starta nästa säsong med att ordna alla de där småsakerna som du borde ha fixat till redan för 2 år sedan men som inte har blivit tid till, nu har du den tiden. Tänk vad skönt det blir nästa år när bromslyset alltid fungerar när man står där i besiktningskön. Det är samma sköna känsla när motorn stannar när besiktningsmannen vrider av huvudströmbrytaren för att se om den är rätt kopplad.

Inför 1991 gäller även att ljudnivån ska ner till 110 db, de flesta av oss klarar det utan några ombyggnader men det finns bilar som måste se över ljuddämpningen innan de får köra igen.

Sedan har vi det där med spårvidd och frigångshöjd, se över sådana saker redan nu så blir det mycket lugnare inför den första tävlingen.

När du sedan får lite tid över varför inte ta och skriva några rader till Rutflaggan och berätta om några roliga, tråkiga, häftiga eller något annat som har hänt sedan du startade i din första historiska tävling, det måste finnas massor av episoder som du kan skriva om.

Rutflaggan lider alltid stor brist på blandat material som vi kan ta in i tidningen, under sommaren när det är full fart på tävlandet finns det alltid så vi kan fylla ut en tidning men det är nu när det inte är något tävlande som vi behöver ditt bidrag för att vi ska ha en möjlighet att få ut några nummer under vinterhalvåret.

Har du sedan en längtan att göra något för klubben och den historiska racingen så ta kontakt med någon i styrelsen, det finns alltid ett stort behov av klubbfunktionärer i en klubb som helt bygger sin verksamhet på frivilliga insatser av medlemmarna.

Det är ett jättejobb att vara klasspappa så om du känner att du skulle vilja avlasta någon av oss som nu är det så ta kontakt med klasspappan där du känner att du kan göra en insats, för det behövs för att hålla igång det hela.

Sedan behövs det någon som håller bättre kontakt med tidningarna så att vi får ut resultat och information om RHK och vad vi håller på med. Klubben och den historiska racingen växer nu i hela landet, därmed växer kravet att vi måste skicka ut resultaten till tidningar som vill ha det innan det är för gammalt.



3) DEFINITION OF PERMISSIBLE WING EXTENSIONS

- STATUS QUD (i.e., wheels must be covered), limiting the future suppression of the 1-inch rim width tolerance.

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

Historical Cars Commission

TECHNICAL COMMITTEE

MEETING OF 5th NOVEMBER 1990 IN LONDON

PROPOSALS TO THE COMMISSION

1) GTS CAR BODYWORK

- Add to Art. 3.6 (2) of Appendix K :

"Wings may be extended, but solely in order to comply with article 5w) and on condition that the same modifications, carried out in the same manner, were used in international competition in the period of the class, with the same body type.

- Modify Art. 5w) :

"All cars except single seaters must be equipped with mudguards/wings covering the total width of the tread for at least 120",..... (etc.)".

2) TYRES

In addition to the list proposed at the Vallengunga meeting, the following comments were made for the attention of the Commission :

- Dunlop racing type CR 70 are not admitted.
- Mr. PUTT will propose 10 in and 12 in tyres (Mini etc.).
- Mr. BLANKEVOORT will propose Michelin tyres.
- The RACMSA will investigate "HOOSIER" tyres : the compound must be comparable with Dunlop 204 or harder.
- Any other tyres to be considered by the Commission, for publication of the 1991 list in the December 1990 Bulletin.
- Further makes/types may only be announced every 6 months (in January and July).

3) NEW APPENDIX "K" WORKING GROUP

The group will meet on Tuesday 19th and Wednesday 20th February 1991 in Paris.

4) ELIGIBILITY

4.1) Alpine A 110 1300 (1296cc) : eligible in GTS, Class F.

4.2) Triumph TR4 Track : maximums admitted in Classes E and F, including the 1 inch tolerance : - Front 127 cm,
- Rear 125 cm.

4.3) Lotus Elan Rollcage mounting : Appendix J Art. 275.14.4 allows the type of mounting and bracing seen in 1990, the mounting points not exceeding six.

4.4) Special Touring Cars : as cars must respect the minimum homologated

INFORMATION

weight even after any removal of material allowed by the regulations, it must be specified in Art. 3.8 that ballast is permitted. The Appendix "J" text is proposed :

"It is permitted to complete the weight of the car by one or several ballasts provided that they are strong and unitary blocks, fixed by means of tools with the possibility to fix seals, placed on the floor of the cockpit, visible and sealed by the scrutineers. In these conditions a spare wheel may be used as ballast."

4.5) 1991 Appendix K, final text for addition to Art. 2.1 :

"The specifications used to determine the eligibility of a car must be based upon the general specifications published by the manufacturer or, for GT, GTS and Touring Cars, the specifications documented in the original FIA Homologation Form.

Exceptions may be made for single-seater and two-seater racing cars if it has been proved that alternative components to the manufacturer's published specification were used in a particular car in an International event in the period. The individual car concerned will then be considered eligible in the specification in which it so competed and will be re-classified if necessary.

Cars of classes E and F already attributed FIA Identity Forms approved by an ASN before 31.12.90 may remain in the mechanical specification of the Identity Form."

FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

Historical Cars Commission

TECHNICAL COMMITTEE

MEETING OF 20th SEPTEMBER 1990 IN VALLELUNGA

Present : R. CAUSO, W. BLANKEVOORT, H. BENNIER, J. TOLENAAR, F. SISTI.

Excused : M. BOWLER, H. KOCH, J.C. MENUT.

Secretariat : I. BROWN

PROPOSALS TO THE HISTORICAL CARS COMMISSION

1) QUESTIONS ARISING FROM THE MINUTES OF THE MEETING OF 4.6.90

- Violati P2-3 Ferrari : the FISA should announce in the Bulletin that "Identity Form n° 202 (CSAI) is no longer valid".

2) ROAD TYRES APPROVED FOR GT, GTS AND TOURING CARS

- The list in appendix to these proposals was approved ;
- Tread width to be limited to maximum 225 mm ;
- Dunlop 484 compound to be deleted ;
- Other tyres to be considered (Michelin ; possibly Firestone, Yokohama when more information available).

3) DEFINITION OF PERMISSIBLE WING EXTENSIONS

- STATUS QUO (i.e., wheels must be covered), awaiting the future suppression of the 1-inch rim width tolerance.

4) "D-STOP" FUEL TANK INSERT

- The Committee approved this anti-explosion device ; documentation would be circulated to Commission members.

5) SUBSTITUTION OF FORD COSWORTH B.D.G. ENGINES FOR F.V.C. ENGINES

The Committee declared in favour of the following proposal from Mr. Alan PUTT, to be added to Article 2.1. of Appendix K and which answered the question from D. CRESSY of the HSCC :

"For single seater and sports racing cars where alternative components differing from the manufacturer's specification were used on a specifically identified vehicle raced in an International event, and this can be authenticated, then that specific vehicle will be considered eligible in that specification and will be re-classified as necessary into the appropriate FIA/FISA Championship Class".

6) ELIGIBILITY

6.1) Triumph TR4 : track dimensions still awaited from the RACMSA.

6.2) Supplementary Oil Pumps : only allowed (under art's 3.3 and 3.6), if proven to have been used in an international event in the period.

6.3) Disc Brake cooling : the fabrication of an airbox around the disc was considered legal, as current in the period.

6.4) Lotus Elan rollbar : Mr. SISTI was asked to check whether the mounting of the rollbar on a frame did not involve more than the maximum 6 mounting points on the chassis.

6.5) Mini-Cooper : wheel-arch extensions are not admitted on pre-1966 cars.

6.6) Porsche 911, Class F : Solex carburettors only in GTS. Weber carburettors could only be used, in the GTP B2 category, if proven to have been raced internationally in the period.

7) OTHER BUSINESS

7.1) Art. 3.6.(2) ; bodies on GTS cars : the Commission was asked to specify whether the body design must correspond to the individual chassis or to the model of chassis.

7.2) Period Classification : the Committee considered that the principles of art. 2.1) continued to apply to classes E, F, G and H, (e.g. "1966/65 spec.") but that cars could not be transferred to a later class ("1965/66 spec.").

7.3) Rollcages : Technical delegates would be asked to pay special attention to the scrutineering of rollcages and bars in 1991 events.

Pour roues de 13"/For 13" wheels :

BF Goodrich	60	108-462	185/60VR
Pirelli	60	P6	225/60VR
Semperit	70	Top Speed	175/70HR 185/70HR
	60	Top Speed	185/60VR 205/60VR

Pour roues de 15"/For 15" wheels :

Marque/Make	Profile	Dessin/Pattern	Taille/Size
-------------	---------	----------------	-------------

BF Goodrich

60	108-489	205/60VR
	108-490	215/60VR
	108-497	225/60VR

Dunlop

70	SP D4	185/70VR
	SP D7	205/70VR
	SP D7	215/70VR
65	SP D8	195/65VR
60	SP D8	205/60VR

Pirelli

70	P5	205/70VR
	P6, P600, CN36	185/70VR
65	P6, P600, CN36	205/65VR
60	P6, P600	195/60VR
	P6, P600	205/60VR
	P6, P600	215/60VR
	CN36SM	215/60VR

Semperit

65	Direction	195/65VR
	Top Speed	195/65VR
		205/65VR
		185/65HR
60	Direction	195/60VR
		215/60VR
	Top Speed	205/60VR

Pour roues de 14"/For 14" wheels :

BF Goodrich

60	108-478	195/60VR
----	---------	----------

Dunlop

70	SP D8	175/70VR
	SP D6	185/70VR
	SP D8	195/70VR
	SP D8	205/70VR
65	SP D8	195/65VR
60	SP D8	185/60VR
	SP D8	195/60VR

Pirelli

70	P5	195/70VR
	P5	205/70VR
	CN36SM	205/70VR
60	P6	195/60VR
	P6	205/60VR
	P6	225/60VR

Semperit

70	Top Speed	175/70HR
		185/70HR
		195/70VR
		205/70VR
65	Top Speed	175/65HR
		185/65HR
		195/65HR
60	Top Speed	185/60HR
		195/60VR

SÄLJES

Vauxhall Cresta 1963, 11.000 mil 1 ägare
ej vinterkörd, stått avställd i 5 år
Anders Trosen Tel 08/771 03 06.

SÄLJES:

LOTUS CORTINA MK 2 1970.
Bilen är i skapligt skick men har
fel motor, det sitter nu en ford escort-
motor i den men i övrigt är det lotus-
bitar där det ska vara det. Jag kan även
byta den mot något roligt renoveringsobjekt
som inte tar för stor plats i garaget.
Mats Israelsson Tel: 08/756 28 35 E-1900.

SÄLJES

Holbay TC F3 lättviktsvevaxel 5.000:-
1275 Midgetmotor ny 10.000:-
1380 Full race Midgetmotor med
en 40 B stålvevaxel 15.000:-
ELWA MOTORS Tel 08/773 18 19



DIVERSE TRIMDELAR TILL BMC 1098cc--1275cc
samt mycket annat till äldre tävlingsbilar
ELWA MOTORS Tel: 08/773 18 19.

Minilite kopior 4"/6x13"
Superlite Midget 4"/6x13"
Ford Capri 3,0 1969
Elva - Courier 1963 "GTS"
ELWA MOTORS Tel: 08/773 18 19.

SÄLJES

AQUAPLANE trimningssats för Ford
sidventilare bestående av :Aluminiumtopplock,
insugningsrör med dubbla SU - förgasare,
avgasgrenrör + 1 extra insugningsrör.
Lars Hågeman Tel: 040/54 97 44.

SÄLJES

MC N.S.U. KONSUL 350 C.C., 1951, VET.BES./FÖR., MKT GOTT SKICK -
PRIS 21.000:-

PORSCHE FÖRS.BROSCHYRER FRÅN 1980 OCH SENARE.
KOMPL. ÅRGÅNGAR AV PORSCHE CLUB SVERIGES 'PORSCHEÄGAREN' SAMT
PORSCHE CLUB OF AMERICAS 'PANORAMA'.
PORSCHE DUBBELSIDIGA AFFISCHER: MODELLPROGRAM 1984 / PORSCHE 959
GRUPP B, PRIS 65:- KR, MODELLPROGRAM 1986 / PORSCHE 959, PRIS 45:- KR
DKW F5/F7/F8 RES.DELSKATALOG (DÄLIG MEN LÄSBAR KOPIA), PRIS 80:- KR.
'DER KDF-WAGEN VON A BIS Z' NYTRYCK FRÅN 1975, PRIS 300:- KR.
'THE VW STORY' JERRY SLONIGER, 1980, PRIS 200:- KR.
'DER KÄFER IM BILD/THE BEETLES IN PICTURES' NIKOLAUS REICHERT/
HANS JOACHIM KLERSY, 1986, PRIS 150:- KR.
'PORSCHE 917 - THE ULTIMATE WEAPON' IAN BAMSEY/BILL OURSLER, 1987,
PRIS 300:- KR.

BENGT BENGTTSSON, SKYTTENS VÄG 1, 17560 JÄRFÄLLA
08-7390902

KÖPES

KÖPES

Allt till Alfa Giulia Super 65 - 66
Ulf Westerlund Tel: 08/97 83 07

M.B. 300 SE (OBS. EJ 300 SEL) 1964/65.

BENGT BENGTTSSON, SKYTTENS VÄG 1, 17560 JÄRFÄLLA
08-7390960

.....

.....

.....

.....

Fyll i blanketten och skicka den till :

GRANITVÄGEN 7 183 63 TÄBY

Tel:08/756 28 35 Fax:08/756 25 66

.....

.....

.....

.....

.....

namn

adress

postnummer postadress

telefon

namn
adress
postnummer..... **postadress**
telefon

namn

adress

postnummer **postadress**

telefon

BOSTADSDEPARTEMENTET

REGERINGSBESLUT

29

Datum

Dnr

1990-10-25

BO90/2234/I

Svenska Bilsportförbundet
Idrottens Hus
123 87 FARSTA

Ansökan om förlustgaranti avseende Svenska Rallyt 1991

I skrivelse den 2 oktober 1990 har Svenska Bilsportförbundet ansökt om statlig förlustgaranti för genomförande av Svenska Rallyt 1991.

Regeringen avslår ansökningsen.

På regeringens vägnar

Ulf Lönnqvist

Tomas Johansson

Kopia till:

Sveriges riksidsrottsförbund

STOPP OCH LÄS

Till samtliga SBF-klubbar!

Som framgått i massmedia har Svenska Bilsportförbundet sökt en förlustgaranti för Svenska Rallyt hos regeringen. Detaljerna framgår av mitt svar till statsrådet Lönnqvist. För kännedom bifogas också regeringens korthuggna svar.

Vad gör vi? Svenska Rallyt måste givetvis leva vidare. Jag kan inte nog understryka vikten av att vi är med som arrangörer även i VM-sammanhang. Hela den svenska bilsporten har nytta av att vi har stora evenemang som ger oss internationell prestige.

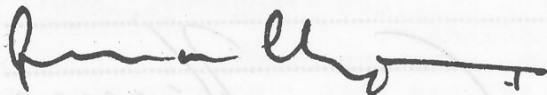
I bilsporten har vi en gammal tradition att klara oss själva. När regeringen ger förlustgaranti till Ryttar-VM på 30 miljoner och 3 000 miljoner till OS 1998 men tackar nej till bilsportens blygsamma förfrågan är detta en tydlig signal - vi kanske har agerat för självständigt för att passa in i det vanliga mönstret.

Jag vill inte uppmana någon att ta politisk ställning. Men jag vill gärna be alla berörda att tänka sig för innan de ger en regering som aktivt motarbetar bilsporten sitt stöd.

Sprid gärna brevväxlingen i den här frågan i klubbtidningar och liknande. Se det som en sorts konsumentupplysning...

Beträffande Svenska Rallyt återkommer vi innan rallyt startar den 16 februari 1991.

De bästa hälsningar,



Gunnar Elmgren

GE/Ch 901114

Bytes

SVENSK
BILSPORT





SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

The Swedish
Automobile
Sport Federation

Stockholm 2 november 1990

Idrottsminister Ulf Lönngqvist
Bostadsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

För åtta dagar sedan fick jag via TT veta att regeringen avböjt vår begäran om en förlustgaranti för Svenska Rallyt 1991. Från regeringen har varken jag eller någon annan hört något ännu. Men eftersom TT brukar vara väl underrättade utgår jag från att informationen är riktig.

Jag kan vara beklaga att den regering Du, Ulf Lönngqvist, företräder på ett så konsekvent sätt försöker bortse från de problem skatteomläggningen kommer att skapa för både enskilda förbund och idrottsrörelsen i dess helhet. Så sent som igår var jag på ett möte med så gott som samtliga mina kollerger inom Riksidrottsförbundet. Alla är ense om att man inte är mot skatteomläggningen, att man vill avstå från att tala partipolitik men att man inte tänker avstå från att yttra sig i idrottspolitiska frågor. Besked fattas fortfarande i många viktiga frågor; i allt från var Riksdagen verkligen beslutade om i maj till hur olika detaljer ska fungera i det nya skattesystemet.

När det gäller pengar har idrotten egentligen vara fått tre besked: ja till trettio miljoner i förlustgaranti för ryttar-VM, ja till 3000 miljoner i förlustgaranti för OS 1998 och nej till tre miljoner i förlustgaranti till förar-VM i rally 1991.

Den mest modesta förfrågan tackar regeringen nej till, de övriga sväljer man med hull och hår. Motiveringarna känns igen: bra PR för Sverige, turistinkomster och draghjälp för vår exportindustri.

Precis samma argument kan användas för vår VM-tävling Svenska Rallyt. Tävlingen ses av 280 miljoner människor världen över i tv, vår bilindustrin som fortfarande går någorlunda bra trots den svenska ekonomiska krisen får ett tillfälle att visa vilket klimat som råder i landet där Saab, Scania

Postadress: IDROTTENS HUS
S-123 87 FARSTA
SWEDEN

Gatuadress: Storforsplan 44, Farsta
Telefon: 08-713 60 00
Telefax: 14179 Sports S

Telefax: 08-94 35 11
Telegram: Autosport, Stockholm
Bankgiro: 495-8617
Postgiro: 35 2300-8



och Volvo utvecklas och byggs. Och omsättningsökningen är det sannerligen inget fel på. Svenska Rallyt innebär en omsättningsökning på cirka 500 miljoner för Värmlands och Kopparbergs län. Ni räknar dåligt i regeringen - bara momsen på detta blir ungefär 100 miljoner. Lägg därtill skatten på bensinen och det står klart att med denna enkla matematik är staten den stora vinnaren i Svenska Rallyt.

Detta tackar regeringen nej till, troligen för att man inte känner till motorsporten sportsliga och sociala tradition i Sverige.

120 000 medlemmar i de 509 klubbar som ingår i Svenska Bilsportförbundet kommer att få svårt att begripa varför ridsporten är värd ett eventuellt stöd på 30 miljoner, varför OS är värt ett eventuell stöd på 3000 miljoner och varför bilsportens stora paradnummer inte är värt ett eventuellt stöd på fattiga tre miljoner.

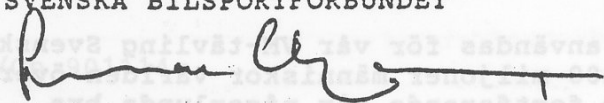
Utan att jämföra oss med några andra sporter - vi brukar avstå från sådant - vill jag påstå att bilsporten ger ett äkta tvärsnitt av Sveriges befolkning såväl inkomstmässigt som politiskt. Vi finns över hela landet och hör normalt inte till bidragssporterna. Men den här gången har vi hamnat i en knipa på grund av skatteomläggningen i allmänhet, den breddade momsen i synnerhet, de extremt höga svenska bensinpriserna, det inställda rallyt 1990 samt nödvändigheten att söka kallare klimat genom att lägga en stor del av rally i Dalarna.

Ulf Lönnqvist, eftersom Du ännu inte svarat på mitt första brev väntar jag mig inget svar på det här brevet heller. Du och Dina kamrater har ju fullt upp med att rädda Sverige genom stränga besparingar och friska satsningar på den alltid så spännande framtiden.

Men jag måste ta mig friheten att bland annat skicka det här brevet för kännedom till våra 120 000 medlemmar och deras familjer! Jag vet inte hur det kommer att påverka deras politiska ställningstagande i valet som Sverige går till senast i september 1991. Men jag har svårt att tro att särskilt många av dem känner några verkliga sympatier för en regering som väljer att aktivt motarbeta den sport de själva känner så starkt för.

Däremot kan jag tänka mig att några av dem kommer att höra av sig under 1991, antingen i samband med de allmänna missnöjesyttringar som idrotten kommer att avge under 1991 eller i samband med den stundande valkampanjen.

Hälsningar,
SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET


Gunnar Elmgren
Förbundsdirektör

GE jn

