

# RUTFLAGGAN NR 1. 1992



RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 4007, S-183 04 Täby, Sweden



*Vi ber att få tillönska en riktigt God Jul  
och ett Gott Nytt År.*

Foto Kjell Wallin

# OBS! ÅRSMÖTE 15/2. i ÅTVIDABERG

# INFORMATION

## STYRELSE

Ordförande	Ian Nilsson	Tel: 0435/213 70
Kassör	Olov Andersson	Tel: 08/761 16 24
Sekreterare	Roger Grimborg	Tel: 08/756 87 82
Ledamöter	Per Norberg	Tel: 08/718 04 01
	Staffan Lindberg	Tel: 08/39 33 44
	Jan Tromark	Tel: 042/20 52 33 FAX:042/20 52 34
	Horst Bruning	Tel: 08/732 72 31
Suppleanter	Erik Cyrus	Tel: 08/770 14 92
	Anders Freden	Tel: 08/25 66 80

## KLASSREPRESENTANTER

A ---- D	Bengt Frelin	Tel: 08/768 42 85
	Lennart Haajanan	Tel: 031/28 65 66
GT/GTS	Per Rosendahl	Tel: 042/912 10
	Bengt Alsed	Tel: 042/674 54
STANDARDBIL	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	Elmon Larsson	Tel: 0302/113 36
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

## REVISORER

Ake Axelsson	Tel:0755/741 41
Marianne Casslén	

## RACINGUTSKOTT

SYD	Jan Tromark	Tel: 042/20 52 33
	Ian Nilsson	Tel: 0435/213 70
JORD	Per Norberg	Tel: 08/718 04 01
	Horst Bruning	Tel: 08/732 72 31

## VALBEREDNING

Walter Rosenlechner	Tel:08/51 31 81
Bengt Dieden	Tel:08/94 08 30
Mats Israelsson	Tel:08/7562835

## 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
	FAX:08/756 25 66

## ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

Johan Alander	Tel: 0760/380 73
---------------	------------------

KLUBBENS ADRESS ÄR : RACERHISTORISKA KLUBBEN BOX 4007 183 04 TÄBY PG: 493 77 - 5

Nürburgring och Zolder augusti -91.

Lite sent påtänkt kanske med rapport från rubricerade tävlingar. Michael Hoffstedt och andra har skrivit utmärkta referat i olika pressutgåvor och jag hoppas att dessa har lästs av klubbens medlemmar. Ett flertal av klubbens medlemmar har deltagit utomlands under säsongen och alla har kämpat väl, en del dessutom med stor framgång.

Jag tror nog att jag har torrt på fötterna när jag hävdar att den s k regelmässiga efterlevnadsnivån på vårt historiska vagnmaterial här hemma är förhållandevis hög. Det är tyvärr mer än man kan säga om en del utländskt vagnmaterial. Det är ju inte så kul att ständigt påpeka detta faktum men det berör dock den historiska racingens kärna samt dess framtid.

Det är här inte på sin plats att rabbla upp individuella felaktigheter avseende enskilda bilar, men när man ser samma mycket lättupptäckta regelvidrigheter passera under kontrollmyndighetens näsor år ut och år in vore det fel att inte reagera.

Den historiska racingen är ju trots allt en gentlemansport omgärdad av en trivsamt atmosfär som kanske inte förekommer inom "modern" racing. Dock kräver den kontroll av sina utövare för att behålla sin särprägel.

En sak kan konstateras:

Kedjan bilägarens uppgifter-besiktningsmannens kunskaper-det nationella förbundets utfärdande av ID-handling-besiktning vid tävlingstillfället-parc fermé kan ofta uppvisa stora glapp.

Vad gäller 1-2-3 i klassen klaras detta ibland ut vid parc fermé men borde i övrigt inte vara avhängigt den enskilde tävlandens vilja att protestera mot en medtävlare.

Dags alltså att avkräva ett bestämdare agerande från ansvarigt håll!!

TARGA FLORIO 12/13 OKTOBER

Roadracens roadrace skulle man nog med fog kunna säga. Det första gick av stapeln 1906 och inspirerades och initierades av Vincenzo Florio över vilken, välfötjant, rests en byst i en liten dunge av träd invid tribunen i Cerda. Tävlingen pågick i likartad form någongång till ca 1975 för att sedan bli ett rally för att åter tas upp som historiskt evenemang 1986. För oss som läst böcker i ämnet samt sett den trevliga videon "Mountain Legend" från targan 1965 är ett besök på platsen en höjdare, kanske inte nödvändigtvis bara för bilarna utan tillyttermeravisso för den dramatiska naturen och den speciella atmosfären vilken för oss italienälskare innebär god mat och godaviner samt vackra damer utan vaggande gång och träningsoverall.

De klassiska ortsnamnen Cerda, Collesano, Caltavuturo och



Bivio Pollizzi dyker upp på patinerade vägs skyltar och efter att ha installerat sig under ett olivträd kan man se bilarna susa förbi, i år till ett antal av cirka 115 st, däribland vännerna Brorsson-Olsén i Lotus Elite. Bland övriga deltagare märks Toine Hezemans samt lokala notabiliteter som Nessuno, Apache och Amphicar.

För svenskarna går det bra i ett och ett halvt varv, klar klassledning när Tommy kör av och knäcker ett bakhjul. Ett skyfallsliknande regn hade spolat upp grus och lera på vägen.

Otur, men jag tror att Tommy och Leif ändå var relativt nöjda med sin insats.

Siciliens egen Targa Florio-hjälte Nino Vaccarella delade ut priser och champagnen flödade, har det sagts mig.

Ett bra tips alltså till den som inte enbart gillar fish and chips: Ta en charter till Sicilien i det ruggiga höstvädret, titta på tävlingarna, hyr en bil, bese på sådana fantastiska städer som Enna och Siracusa. I Enna finns dessutom en tävlingsbana vid Pergusa väl värd ett besök.

Ian N.

#### EM-TÄVLING PÅ KNUTSTORP 4-5/7

Det verkar nu vara OK vad avser en deltävling i europamästerskapet för historiska bilar. Tävlingen kommer att omfatta kategorierna T, G samt förmodligen, dock ej säkert i skrivande stund, kategori C. Säkert är att kategori TC, standardvagnar ej omfattas, de kör ju enligt separat plan. Sannolikt kommer vi dock att köra denna kategori nationellt liksom förmodligen FF, FV samt F3. Många kanske som synes, men hellre det än att lova för mycket. Mer info givetvis så snart som möjligt.

Redan nu kan sägas att detta givetvis blir ett huvudevenemang för oss, i akt och mening att göra detta till ett årligt återkommande inslag i EM-serien.

Klart är också att för de i mästerskapet ingående kategorierna T, G samt, förmodligen C gäller dispens från de svenska bullerbestämmelserna men inga dispenser för svenska deltagare från gällande internationella regler om medical card och arbets-EKG.

Ian N.

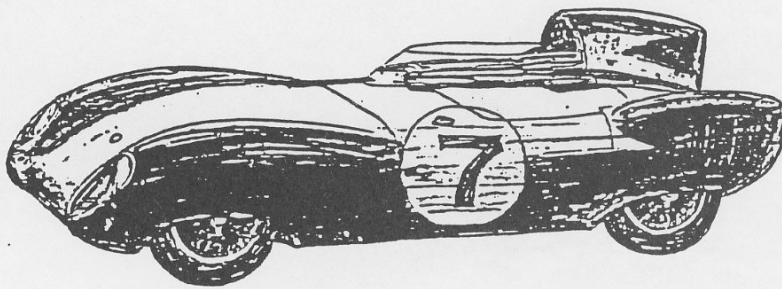


Andersforp - 91



Foto Kjell Wallin





## SPORTVAGNSSIDAN

Hej!

Telefonen har inte gått varm precis sedan jag skrev sist och bad er höra av er. Är det så att det inte finns fler bilar än de som syns på banorna i år? Eller är det så att ni inte har orkat eller haft tid att ringa? I så fall får ni en ny chans. Säsongen har tagit slut efter en härlig final på Anderstorp. Sammanställningen efter årets fem tävlingar blev följande:

1-Falkenberg, 2 & 3- Knutstorp, 4-Falkenberg, 5-Anderstorp

		1	2	3	4	5	TOT.
<u>SPORTVAGNAR E, 0-1300 cc</u>							
1- Jörgen Carlsson	Lotus 7-Climax	-	15	15	15	10	55
<u>SPORTVAGNAR F, 0-1300 cc</u>							
1- Elmon Larsson	Lotus 7-Austin	-	14	15	15	15	59
2- Björn Cronholm	Diva 10F GT	-	15	14	-	-	29
<u>SPORTVAGNAR F, 1301-2000 cc</u>							
1- Jan-Olov Bergqvist	Lotus 23B	-	15	13	15	15	58
2- Bengt-Åke Bengtsson	Lotus 7-Ford	15	10	-	-	-	25
3- Otto Reedz-Thott	Lotus 23B	-	-	15	-	-	15
4- Jan Hansson	Lotus 7-Ford	-	-	14	-	-	14

Två av dessa herrar, nämligen Jörgen och Jan-Olov har dessutom samlat EM-poäng. Jörgen vid två tillfällen, Most och Zolder och Jan-Olov vid ett tillfälle, Zolder. Inte illa! Vi gratulerar.

Nu när vintern sänker sig över oss skall ni inte gå i ide utan jobba flitigt i garaget och var inte rädd för att höra av er med synpunkter om det vi håller på med. Säger du inte hur du vill ha det kan det heller aldrig bli så!

Vi hörs

Elmon



# HALVPANNORNA



1991 blev något av ett genombrottsår för halvpannorna med toppnoteringen 12 anmälda i Falkenberg. Under 1992 räknar vi inte med någon större ökning utan snarare en etablering på nuvarande nivå.

Vi har under 1991 kört tillsammans med FJ och FVee och det har fungerat bra, både körmässigt och socialt. Det enda vi halvpannorna är lite sura (eller mindre glada, Red. anmärkning) över är att vi inte som utlovats blivit behandlade som en separat klass i heatet. Det är kanske inte så konstigt när bilarna blandas huller om buller i startlistor och program utan att klasstillhörighet anges.

Programmet från Nürburgring kanske kan tjäna till vägledning på hur det bör se ut.

Den som önskar tävla internationellt bör kunna få sitt lystemåte under 1992. Förutom Nürburgring i augusti har vi ju fått EM-status på Knutstorptävlingen 5 Juli. Dessutom pågår ansträngningar av Richard Utley att underlätta (ekonomiskt) för oss att komma till den engelska EM-deltävlingen.

Länge till dess - javisst - men vi bör kanske redan nu förbereda oss mentalt, så att chocken inte blir för stor när vi ställs inför faktum.

I samband med Classic & Sportscar Show 21 - 24 november där halvpannorna har en monter kommer vi att träffas hos Allan Göransson för den numera traditionella midgetflummarträffen där vi tittar på video från säsongen och försöker övertyga varandra om hur bra vi hade placerat oss om inte "om" hade funnits.

Exempel på olika "om" :

- om inte förgasaren hade lossnat
- om inte stiftet oljat igen i starten
- om inte den där ☺ ☹ ★ magneten lagt av
- om jag hade haft Dunlop Racing
- om racet varat ett varv till



# HALVPANNE



# HÖRNAN

## ANDERSTORP 15 SEPTEMBER

Nu skulle det avgöras vem som skulle ta hem RHK-cupen i 500cc klassen. Allan G. hade bästa utgångsläget men Gunnar R., Lars H. och Roland Fröjd hade också chansen.

Tyvärr föll Gunnar bort redan på väg mot starten, men Allan bjöd på lite spänning genom att få stopp i starten. Roland Fröjd försvann i regndiset utom synhåll för Lars Hågeman. Allan lyckades med viss hjälp av vattensjuka magneter hos konkurrenterna klara 3:e platsen, vilket var precis vad som behövdes för att klara RHK-cupen för 1991. Grattis Allan!

Horst heatsegrare som vanligt och Nick snabbast bland Formel Vee.

### Resultat, F3 500cc

1. Roland Fröjd	Cooper - JAP	-57
2. Lars Hågeman	Swebe - JAP	-52
3. Allan Göransson	Swebe - Triumph	-54
4. Per Hågeman	Swebe - JAP	-48
5. C-A Klarberg	Alfa-Dana - JAP	-57

### Bröt

Gunnar Rössler	TLV-JAP	okänd ursäkt
Björn Leufvenius	Effyh - Triumph	vatten i magneten
Olle Lind	Effyh - JAP	" " "
Håkan Sandberg	JBS - Triumph	vatten i magneten

( eller var det soppa !? )

# Resultat RHK serien 1991, klass F3 500cc

Placering				Sturup 2/4	Falkenberg 2/6	Knutstorp 7/7	Anderstorp 15/9	Sammanlagt (bästa 3 tävl.)
1	Allan Göransson	Swebe-Triumph	-54	15	14	(0)	13	42
2	Lars Hageman	Swebe-JAP	-52	14	13	(13)	14	41
3	Gunnar Rössler	Cooper-Norton	-55	10	15	15	(10)	40
4	Roland Fröjd	Cooper-JAP	-57	(0)	10	14	15	39
5	C-A Klarberg	Alfa-Dana-JAP	-57	12	12	12	(11)	36
6	Per Hageman	Swebe-JAP	-48	10	10	(10)	12	32
7	Björn Leufvenius	Effyh-Triumph	-52	11	10	(0)	10	31
8	Olle Linde	Effyh-JAP	-49	10	10	10	(10)	30
9	Håkan Sandberg	JBS-Triumph	-52	(0)	10	10	10	30
10	Björn Roxlin	TLV-JAP	-49	13	10	0	(0)	23
11	Per Gjerdrum	Effyh-JAP	-50	0	11	11	(0)	22
12	Peter Kumlin	Effyh-JAP	-49	0	10	10	(0)	20
13	Stefan Nilsson	Kiehn-JAP	-58	0	0	10	(0)	10

Borträknat resultat inom parentes.

# STANDARDVAGNSSIDAN

Hej igen.

Ännu ett år har gått, med blandade med och motgångar, men det är något vi som pysslar med motorsport är ganska så vana vid. När man ser tillbaka på året som gått så var det stora och bra startfällt i våran klass, de flesta tävlingarna var bra. Tävlingsprogrammet för 1992 är inte helt klart ännu, vad vi vet är att vi inte kommer att köra i Sturup då den tävlingen ligger för tidigt på året, samt för långt bort för 95% av oss. En tävling vi däremot kommer att köra är den på Knutstorp, den kommer inte att ingå i EM men kommer ändå att vara ett av de stora löpen under 1992. Mantorp kommer vi att bli inbjudna till även 1992. Falkenberg blir det troligtvis två race på under året. Anderstorp hösttävling kommer även den att vara med 1992. Kinnekulle hoppas vi kunna samköra standard och GT/GTS klasserna Vad mer som kommer vet vi inte i dag men hoppas att jag kan få med det i nästa nummer av rutflaggan. Sedan kommer vi att byta ut testdagarna på Bromma mot en dag på Karlskoga i början av maj.

Jag hoppas att vi kan köra om en cup under 1992, problemet är bara att hitta någon som är villig att stå för priserna. Har du något förslag så hör av dig.

Alla anmälningar till de SVENSKA tävlingarna ska ni skicka till er klasspappa, det kommer att bli fasta startnummer under 1992 (hoppas jag). Jag ska sedan sätta ihop en sida där det kommer att framgå vem som kör vad och i vilken klass bilen hör hemma.

Sedan hoppas jag att det kommer fler bilar från Klassiska rallycupen, vi har ju folk från RHK som kör där, Johan Å, Börje Melin, Kjell Wallin m.f.l.

Nu ska vi skriva lite om Wicke W som var i England och åkte RAC-rallyt, vid närmare eftertanke ska vi nog inte det.

Vill du åka isbana i vinter så ta kontakt med Roger G (se annan plats i detta nummer av rutflaggan).

Något nytt angående reglementet för 1992 har jag inte sett till, men så fort det kommer något hör jag av mej till alla er som jag vet ska köra 1992. Vill ni veta något tidigare ring till SBF, ett samtal betyder så mycket har jag läst.

GOD-JUL OCH GOTT NYTT ÅR ÖNSKAR JAG ER ALLA

Mats Israelsson





Har idag 15/12 fått besked från Falkenberg att vi kommer få köra ett standardvagnsheat under helgen när VÄSTKUSTLOPPET går. Det är 40 år sedan det första västkustloppet gick, det är väl något som borde firas. Det kommer att gå helgen efter Knutstorps stora tävling, så det passar ju bra att ta en semestervecka mellan dessa tävlingar. Knutstorp första helgen, sedan 5 dagar med sol, bad, fiske, skånska slott och herresäten, kanske en båtresa till Danmark för att svinga en eller annan bågare, sedan race på Falkenbergsbanan helgen efter. Det låter inte helt tokigt va ?

---

Alla ni som är med i RHK som håller på att få ordning på er bil inför 1992, ta kontakt med er klassrepresentant och tala om det. Då har vi större möjlighet att planera inför årets tävlingar.

---

Glöm nu inte att komma till årsmötet den 15/2-92, det är där du ska göra din stämman hörd, då är allt klart när vi ska åka i början av Maj. Årsmötet kommer i år att vara i ÅTVIDABERG, det är inte så långt bort som det låter, det ligger c:a 4 mil öster om Linköping.

---

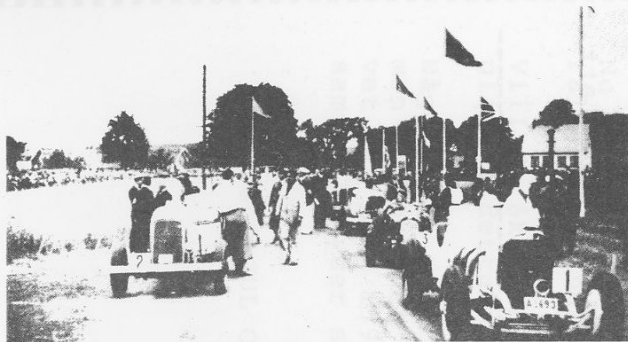
GT/GTS gänget har under 1991 visat att dom inte är ett utdöende släkte, inför 1992 vet vi att det kommer nya bilar samt ett antal av de tidigare saknade bilarna. Ian N lovade säkert Pia att få ihop hennes TVR som present till henne när hon nyligen fyllde jämna år. GRATTIS PIA.

---

ANNONS som inte fick plats på annonssidan.  
Capri 3,0 1969 Perfekt mekaniskt men skabbig lack och kaross.  
ELVA-COURIER 1963 (GTS) bruksskick, bruksskick 65.000:-  
MG Midget 1275 motor fabriksny 10.000:-  
----- 1380 motor EN 40 B stålmotor 15.000:-  
Massor av BMC A delar standard och trim.  
Cortina 1500 GT för klassiska rallycupen. Har kostat 125.000 att renoverat, BJUD.  
Kjell Wallin Tel. 08/773 18 19

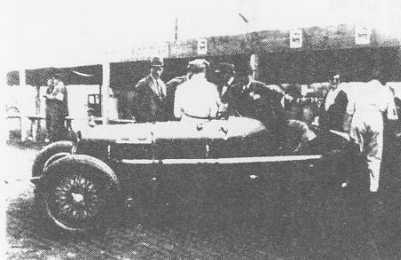
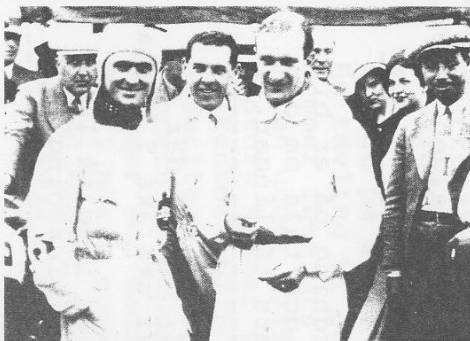
---

**GOD JUL**  
**O.**  
**GOTT NYTT ÅR**



Längst fram stod nr 1 Börje Dahlin, Olle Bennström nr 2 och Eugen Björnstad nr 3.

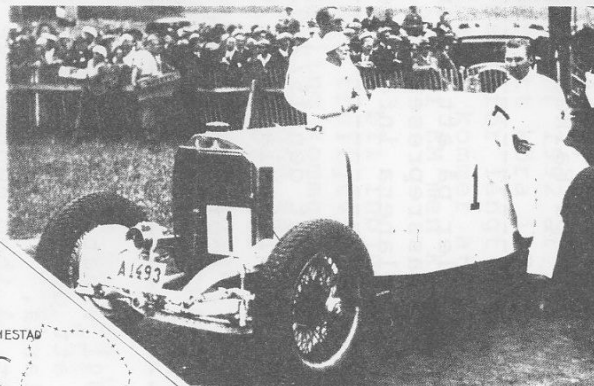
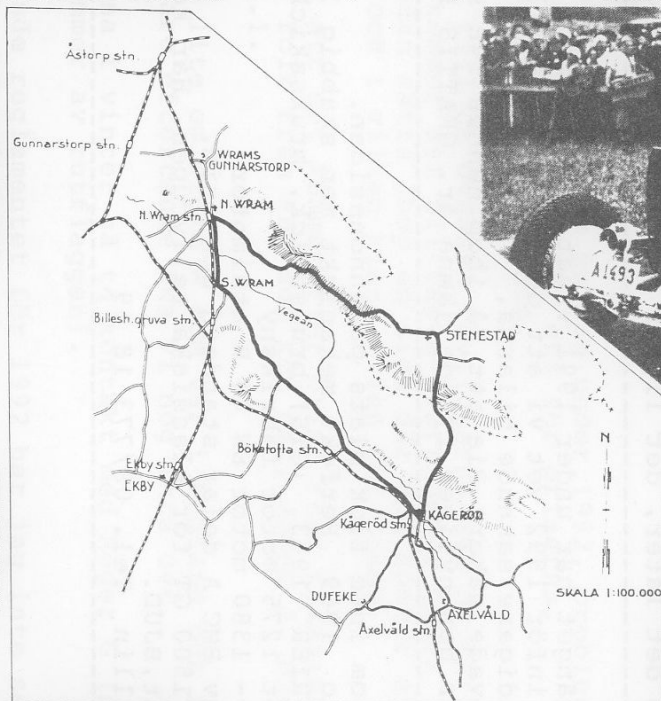
Fransmannen Louis Chiron och italienaren Antonio Brivio (mellan dem mekanikern Ramponi) körde båda Alfa Romeo med specialtrimmade motorer, som borrats upp till 2,55 liters cylindervolym.



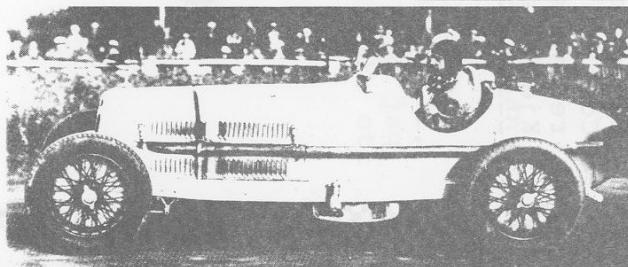
Italienaren Brivio på Alfa tippades som tvåa.



Vid Handelsföreningen i Kågeröd satte man upp halmbalar.

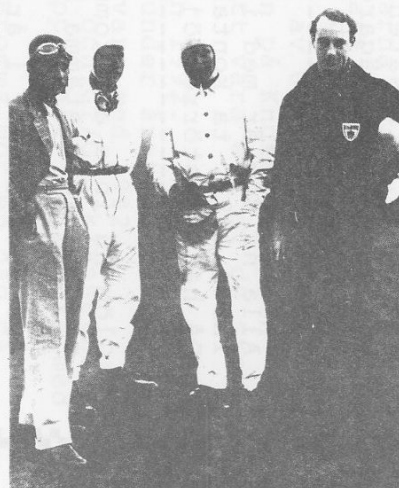


Börje Dahlins Mercedes.



Henken Widengren med en Alfa Romeo

Först på plats för att börja träningen var Henken och Pewe Widengren, Karl Ebb och Whitney Straight; gamla bekanta från Råmen.



De sidor som nu följer är lånade från MHS klubbtidning. Författaren är Bengt Olofsson som är en stor älskare av ENGELSK bilindustri, samt en sann Orel expert. Tack för att vi fick lov att använda denna artikel i Rutflagan.

# Sveriges Sommar Grand Prix 1933

*Svenskt GP-lopp för bilar*

av Bengt Olofsson.

Foto från Pressens Bild och ur Martin Strömbergs bok "Farligt och spännande."

Den 6 augusti 1933, på en 30 km lång bana två mil öster om Helsingborg anordnade KAK det första GP-loppet sommartid, med dåtidens internationellt kända storsjånor som deltagare.

En god vän till mig, som gjort en omfattande ombyggnad på sin villa bjöd hem oss för visning för en tid sedan. Om- och tillbyggnaden var mycket lyckad men vad i all världen har nu detta med motorhistoria att göra? Jodå, vänta bara! Väl medvetna om mitt intresse för allt gammalt hade han och hans fru nogsamt tagit reda på gamla tidningar som man lagt på vinden och i mellanväggarna för att förbättra isoleringen. "Du kan väl titta om det finns något intressant" var de ord som medföljde ett par bärkassar gula tidningar.

Gissa om det fanns något av intresse. Huset var tydligen byggt 1933 och farfadern till min gode vän hade varit förutseende nog att lägga en massa tidningar på vinden som behandlade KAK:s Grand Prix för bilar detta år. Själva loppet ägde rum söndagen den 6 augusti men redan den 3 augusti skriver Beson i Stockholms-Tidningen: - *Vram en bana för racebilar - Fullt i nivå med utländska GP-banorna.*

## Stor och grann farttävling

Signaturen Beson fortsätter: "Svensk bilsport har varit nära att förtvina i brist på den näring som en stor och grann farttävling ger; den har haft svårt att finna moderna, förnyade former, och Råmen har varit för kallt inte bara till temperaturen utan även till temperamentet för att ta nordiska hjärtan med storm. Man har längtat efter det ideala loppet: en tidsenlig fartfest med fläkt och festivitas, ett Grand Prix av kontinentalt snitt kapabelt att locka den sydländska elit som behärskar all modern bilsport, inte bara

med sin teknik utan även med sitt temperament."

Som många kanske känner till var detta Sveriges första försök med ett sommar Grand Prix och förväntningarna och optimismen var stora. Beson skriver vidare att träningen var i full gång och att Widengren kört den 29,7 km långa banan med en genomsnittsfart på 112 km/t. De båda internationellt kända förarna Louis Chiron och Whitney Straight uttalade sig om banan och ansåg den förstklassig. En garanterad medelfart på cirka 130 km/tim och 145 km/tim på de bästa varven, ansåg de vara möjligt. De förklarar vidare att man inte är rädda för att banan delvis går på grusvägar. Beson skriver att "till nästa år ha säkert alla önskvärda förbättringar av banan gjorts" och tror att Vram har stora utsikter att bli en Grand Prix-bana fullt i klass med de övriga GP-banorna i Europa.

Fredagen den 4 augusti skriver Stillman i Svenska Dagbladet under rubrikerna: "*Widengren häpnade när Chiron gjorde sitt första Vramvarv - Fem Alfa Romeo på startlinjen - Åtta förgasare har Bennström.*" Jodå, den store Chiron provkörde banan på torsdagen och så här skriver Stillman: "Sent på eftermiddagen inträffade den stora högtiden. Chiron debuterade på banan. Tiden för hans andra varv var 16.50 minuter. Han nöjde sig med 106 kilometer. Körningen behöver inte kommenteras - Pewe Widengrens omdöme räcker: Jag blev imponerad när fransmannen 'drog' över den knaggliga asfalten."

Nästan en hel sida har Stillman skrivit om förberedelserna, så jag kan bara ta med det som idag kan tyckas vara mest intressant, t ex att finländaren "Keinänen skulle ha kommit idag men han körde sönder i trakten av Ödeshög. Philipsons har skickat ner reservdelar till Chryslern och i natt fortsätter finnen sin av-

brutna resa. En annan förare som kört sönder på nedvägen är Bo Lindh. Den lovande racerungdomen råkade ut för en olycka invid Nyköping som spolierade hans Hudson. Föraren undslapp oskadd men utan vagn blir det ingen körning på söndag." Tydligt var det så att man körde tävlingsbilarna för egen maskin från hemorten till tävlingsbanan.

## Racervagnarnas söndag

Åter till signaturen Stillman och fredagens tidning: "Frågan om de upptrimmade standardvagnarnas chanser och berättigande mot racervagnarna på tävlingsbanan har tjatats och vänts i det oändliga. Olle Bennströms briljanta Ford-seger 1932 - sedan de fåtaliga kapplöpningsfullbloden pressat sönder varandra - har nog gett många intresserade fel inställning. Låt mig redan före tävlingen säga ifrån, att här på Vram äro standardvagnarna rena statister. De fånga knappt intresset. På startlinjen står fem Alfa Romeo med förnåma förare (hatten av för GP!) och lika många Bugattis (av vilka ett par äro i prima kondition) samt till slut Ebbs Mercedes. Hela frågan rör sig om manspillan blir så stor att en F D standard skall nå upp till femte plats. Men så stor kanske klasskillnaden inte är? Jo vars, jag vågar tippa Alforna två minuter snabbare än själve Bennströms Ford. En ny invändning! Tävlingsbanan har ju efter långt sökande valts så att *förarskickligheten i första hand blir avgörande till skillnad från en sk maskinbana.* Betydelselösa ord. Naturlagarna upphävs inte. En sprinter kommer fortare fram än det mest påtagliga stadsbud. Racern är värst. Det kommer Vram att bevisa."

Under rubriken *Indianapolis än en gång*, fortfarande i fredagstidningen, har man funderingar om startordningen. Svenska Dagbladet



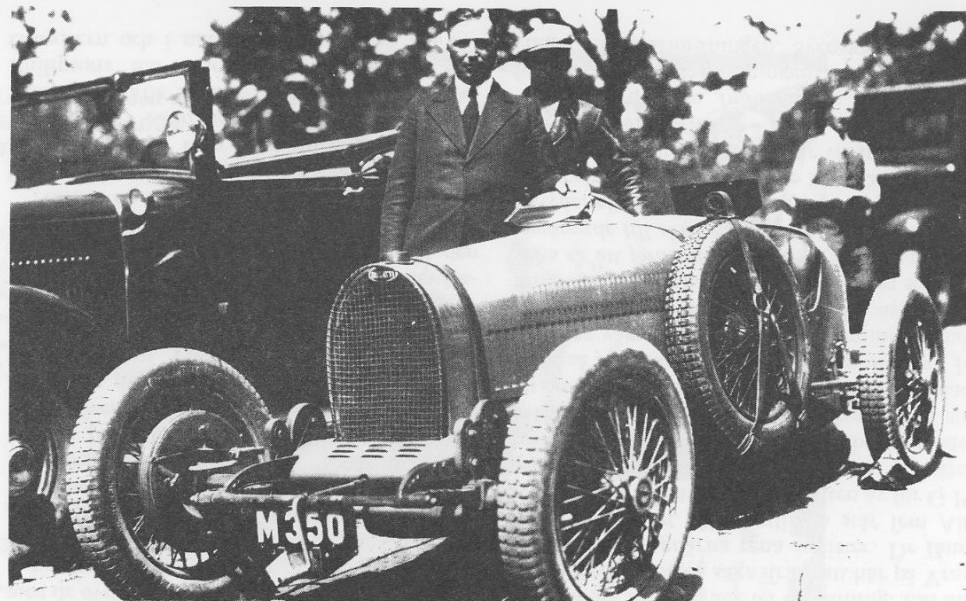
Åke Johansson, Göteborg, hade tidigare tävlat med en Auburn Sport. Nu ställde han upp med en 1,5 liters Bugatti – troligen dock inte samma bil som han här ses posera bredvid.

hade tidigare i samband med Råmenloppet föreslagit ett moderat "Indianapolis-system", dvs att de snabbaste bilarna startade främst och de långsammare sist, allt efter tidtagning på träningen. Så här skriver Stillman: "Bland det första Chiron frågade sin vän Henken Widengren när de träffades i Hälsingborg gällde varför inte KAK under träningskörningen tar tid och startar vagnarna efter deras snabbhet. Själv fick jag höra några visdomsord av den populära fransmannen och Chiron frågar således – varför finns det inga poster utsatta efter banan som med flaggsignaler kan ge order om plats för förbikörning, när ett ekipage hänger i en framföriggandes bakhjul. Systemet används på majoriteten av de kontinentala loppen. Något för Vram i år – i all synnerhet Råmen."

#### Racersportens avigsidor

I lördagstidningen har Stillman skrivit en artikel med rubriken *Racersportens avigsidor*. "Fartens tjusning är stor och friska nerver älskar tävlingskampens hårda hets, men racersporten har sina mörka sidor. Riskerna äro stora och jakten efter varvrekorden en lek med döden. På fredagsmorgonen fingo vi uppleva en av de där pinsamma minuterna på depåplatsen, då racersportens offer synas ändamålslösa och mycket stora. . . Telefonen ringde, chefsläkaren dr Saul fick ett allvarligt drag över blicken och ambulansen ryckte ut. Mekaniker och anhöriga stodo tysta. Tio förare voro ute på banan – för vems skull ryckte den dystra vagnen ut?"

Så småningom fick man då besked om vad som hänt och dessbättre hade ingen större olycka inträffat. Det var Gösta Askergren med mekanikern John Eriksson från Malmö som skadats vid en dikeskörning med påföljande vurpa. Bilen (en tävlingschevrolet som man uttrycker sig) hade gått för fort in i en kurva och därav fått en kraftig sladd, och när då vägbeläggningen samtidigt ändrar karaktär från grus till permanentbeläggning kastas bilen med våldsam kraft över diket för att sedan rulla flera varv. Till all lycka hade passagerarna kastats ur innan bilen tog mark.



#### Fartkungarna på Vram

På förstasidan av söndagens Stockholms-Tidningen finner jag följande rubriker: *En motorvärld i spänning* och under en bild med en stor anhopning personbilar: *Fartkungarna samlar jätteinvasion i Vram*. Signaturen Beson skriver att "hela Europas motorintresserade värld har sina blickar riktade på Vram-banan i dag, där KAK:s med enorm spänning emotsedda Grand Prix för bilar avgöres. Kontinentens och grannländernas racerkungar stå på startlinjen tillsammans med den svenska eliten, och man har anledning vänta en tävling av sensationellt slag. Publiktillströmningen till Vram är också enorm. Från alla delar av landet har folk strömmat till, och från Danmark kan man tala om en invasion."

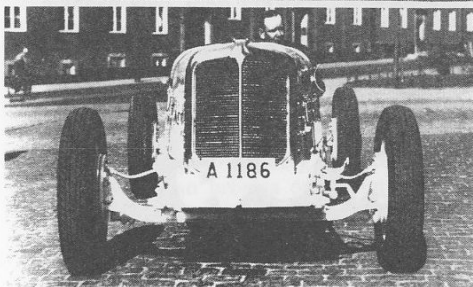
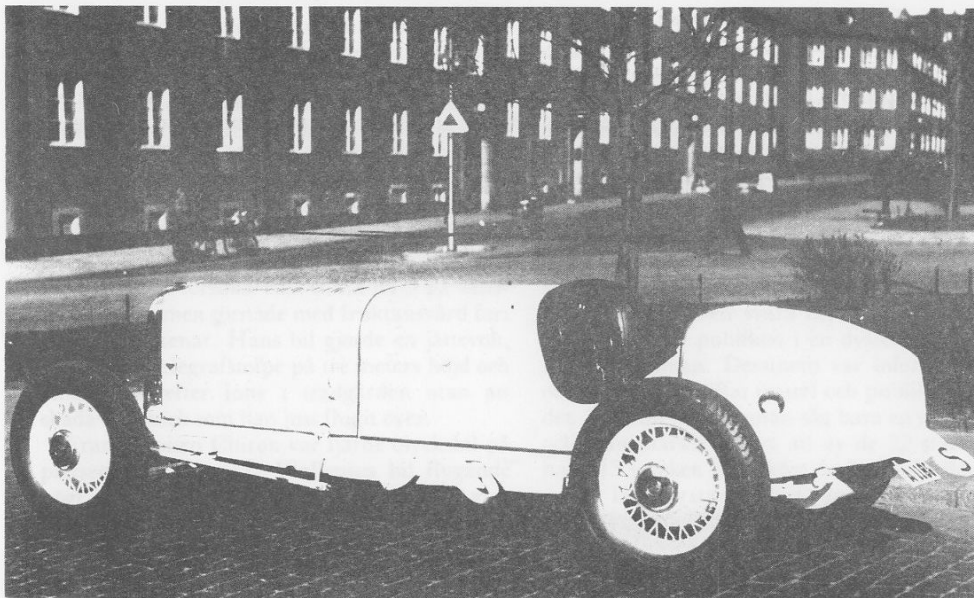
Beson berättar vidare att Vrams och Billesholms stationer byggt ut sina perronger med flera hundra meter och detta för att inte mindre än 40 extra fjärrtåg väntades till dessa stationer.

Naturligtvis har även Stockholms-Tidningen en artikel där man tippar vilka som skall komma på de fem bästa platserna. Beson har emellertid låtit förarna tippa själva och konstaterar att nästan alla är eniga om följande ordning: på första plats Chiron, tvåa Straight, trea

Signaturen "Stillman" i Svenska Dagbladet tippade fredagen den 4 augusti 1933 följande turordning:

1. Chiron, Alfa Romeo
2. Brivio, Alfa Romeo
3. Widengren, Alfa Romeo
4. Straight, Alfa Romeo
5. Björnstad, Alfa Romeo
6. Ebb, Mercedes
7. Keinänen, Chrysler
8. Å Johansson, Bugatti
9. Bennström, Ford
10. CG Johansson, Ford
11. John Forsberg, Ford

Outsider om platsen som snabbaste upptrimmade standardvagn Martin Strömberg, Chevrolet. Så här motiverar Stillman sin rankinglista: "Chiron och Brivios körkonst behöver inte kommenteras. Liksom en operasångare kan sjunga så behärska de stora professionella racerhjältarna ratten. Av de fem Alforna vilka står i särklass här nere, har det utländska storfrämmandet de snabbaste exemplaren. Medan trion Whitney Straight, Widengren och Björnstad köra den vanliga Alfamodellen så får vi veta att Chiron och Brivios båda Alfor ha ännu vassare motorer."



*Finländaren S P J Keinänen hade kommit tvåa i 1932 års Råmenlopp. I sommar-GP deltog han med denna specialbyggda Chrysler.*

Widengren, fyra Brivio och femma Björnstad. Endast Straight tror på en annan segrare och tror att italienaren Brivio kommer först över mållinjen. Detta motiverar han med att Brivios vagn är "väsentligt mycket snabbare än Chirons." Chiron, som var den tidens "superkändis" inom racervärlden är inte blyg av sig och tror nog" att han själv vinner om allt håller" och vidare att Widengren blir tvåa beroende på att han känner banan så väl.

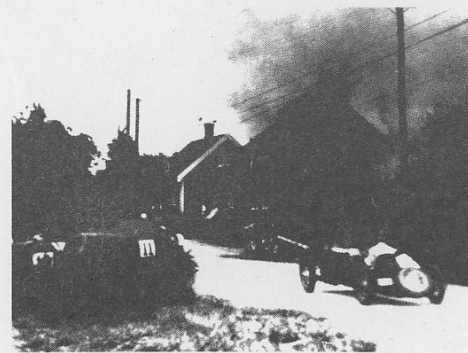
Ytterligare ett bevis på vilket stort intresse Vram-tävlingarna hade finner man i dagens radioprogram. Den enda radiokanalen hade två utsändningar, dels från starten klockan 12.20 samt dels 14.40, då med en rapport från slutvarven.

Innan vi lämnar söndagens tidning kan jag inte låta bli att ta med en liten artikel på förstasidan där rubriken lyder: *Fiskalen "haffar" GP-män - Racerstjärnor köra för fort i Småland.* "Fem av de racerförare som på söndagen tävla i GP-loppet på Vrambanan ha under nedkörningen till Skåne efter bästa förmåga sökt utbilda sina färdigheter i konsten att ha bråttom. Alla svenska landsvägar är emellertid inte upplåtna för hur höga hastigheter som helst vilket så småningom kommer att klargöras inför rättsligt forum för de fem herrarna. Det är t f landsfiskalen T Gedda i Skillingaryds distrikt i Småland som kommer att påtala och åtala förhållandet. Han har under den gångna veckan ordnat en stor razzia inom sitt distrikt efter fortkörande bilister. Stora landsvägen till Skåne är inom distriktet asfalterad och inbjuder bilisterna att trampa gaspedalen i botten. På vissa ställen av vägen är den av myndigheterna tillåtna maxifarten endast 30 km/tim. Flertalet bilister anser denna hastighet för liten och kör med 70 å 80 km. En och anna pressar sin vagn ännu högre. Det är åtskilliga bilister som ertap-

pats vid razzian. Bland dessa äro flera kända förare av vilka de celebraste äro de fem GP-deltagarna. Det uppges att en av dessa - finnen Karl Ebb - haft en hastighet av 120 km/tim. Glasrutorna på en mötande bil krossades av stenar som racervagnens hjul kastade upp bakom sig. Alla förarna har givetvis rättsliga eftersräkningar att vänta för värdslös framfart."

### Svarta rubriker

Hur gick det då med all entusiasm och alla förväntningar. Måndagstidningen bör ge svar men när jag vecklade upp förstasidan på Svenska Dagbladet möttes jag av stora svarta rubriker: *Mekaniker dödad - Sju racers skrot - Ohygglig olycka vid KAK:s första Sommar Grand Prix - Tre svårt skadade - Bostadshus i lågor - Förfärliga minuter - Erik Lafrenz ljöt döden omedelbart - Chiron: jag har aldrig skådat något liknande - Bennström, Wallenius, Forsberg skadade - Västeråsföraren fick hjärnskakning - illa dären.*



*Under hela loppet var hettan från det brinnande huset och Bennströms bil mycket besvärande för de deltagande som fullföljde loppet.*

Vad var det som hände? "KAK:s Grand Prix vid Vram medförde den hemskaste bilolycka som inträffat på svensk tävlingsbana. Tävlingen hade knappast börjat förrän sju ekipage förolyckades i en farlig S-kurva. En vagn fattade eld efter ett par höga luftvolter och vräktes mot ett stenhus vilket efter en stund stod i ljusen låga och nedbrann till grunden. De efterföljande vagnarna vräktes åt bägge sidor av vägen och det hela förededde en fullkomligt otrolig anblick när



Sv Dagbladets medarbetare anlände till platsen. En person dödades omedelbart, nämligen mekanikern i Börje Dahlins bil, köpman Erik Lafrenz från Stockholm, och två andra skadades så svårt att de måste föras till sjukhus. Dessa voro Olle Bennström, vilken ådrog sig en mycket svår hjärnskakning, och finländaren Assar Wallenius, vilken bröt vänstra armen samt skadade möjligen också ryggraden. Vidare fick John Forsberg från Luleå en del smärre skador."

Olyckan inträffade endast 4 kilometer efter starten och de 26 bilarna "kommo i ett rasande tempo över den stora raksträckan", som Stillman skriver. Efter några kurvor och när bilarna kommer in i en S-kurva inträffar olyckan. Norrmannen Eugen Björnstad hade tagit ledningen och klarade kurvan. Närmast honom följde Börje Dahlin på en tung Mercedes. Han gick in vansinnigt hårt i kurvan och kunde inte hålla sig kvar. Med ohygglig kraft kastade han sig sedan av vägens vänstersida, gjorde en på-

*Resterna av Bennströms Ford och det nedbrunna huset.*

hälsning i diket och sladdade vidare genom en häck in i trädgården. I hans bakhjul följde 1932 års Rämensegrare Olle Bennström som kolliderade med Dahlins bil. Bennströms bil kastades med våldsamt kraft högt upp i luften och landade sedan mot ett boningshus som fattade eld och brann ner till grunden. Bennström slungades ur



bilen innan den fattade eld och han drogs undan av rådgiga åskådare, dock skadades han som tidigare nämnts. Nästa ekipage var Viktor Widengren som körde Alfa Romeo. När han såg att vägen var blockerad, Bennströms brinnande bil och den på vägen liggande Erik Lafrenz (som slungats ur Dahlins Mercedes) bromsade han kraftigt och törnade med lindrig kraft mot Bennströms bil. I samma sekund kom finländaren Wallenius på Ford. När denne såg att vägen var blockerad försökte han smita förbi på vänster dikesren men törnade med fruktansvärd fart mot några stenar. Hans bil gjorde en jättevolt, knäckte en telegrafstolpe på tre meters höjd och landade därefter inne i trädgården utan att skada den häck som han just flugit över.

Fransmannen Chiron var fjärde olycksbil på platsen. När han såg Wallenius bil flygande högt upp i luften bromsade han allt som gick men kolliderade ändå kraftigt med Widengrens Alfa Romeo. (I och med det lyckades han kvadda två Alfaracers på en gång.) Efter fransmannen kom John Forsberg, som när han såg förödelsern försökte sig på att styra undan. Det gick inte så bra utan bilen gick ner i diket för att sedan göra en saltomortal över den tidigare nämnda häcken och slutligen landade det Forsgrenska ekipaget intill Dahlins Mercedes. Därefter kom Oscar Wickberg som körde Bugatti. Wickberg hann bromsa ordentligt men för att undvika att köra in i bilvraken som låg på vägbanan valde han att styra ner i diket. Tack vare den låga hastigheten fick hans bil inte lika stora skador som de andra bilarna.

### Endast sju förare i mål

Hur gick det då med själva tävlingen? På sportsidorna i Svenska Dagbladet finner jag följande rubriker: *Markis Brivio suverän på Vram - Fyrdubbel triumf för Italien - Tre Alfa Romeo i följd - Blott sju förare i mål - Åke Johansson blev bäste svensk på femte plats följd av Harry Larsson.*

Jodå, man fullföljde tävlingen trots den fruktansvärda olyckan och som man kan förstå av rubriken så segrade Brivio på Alfa Romeo, tvåan Whitney Straight också han på Alfa, och på tredje plats kom norrmannen Björnstad, likaledes Alfa. Fyra blev Karl Ebb från Finland, och han körde Mercedes. Det blev alltså som

Stillman med flera förutspått, fabriksbilarna delade de främsta platserna. Naturligtvis är inte Stillman sen att påpeka ett "va va de ja sa" i sitt reportage i måndagstidningen. Han skriver vidare att det blev en promenadseger för Brivio som fick en sluttid på 2.51,55 vilket gav en medelhastighet på 124,4 km/tim.

Andra siffror som imponerar idag är antalet åskådare. Man beräknar antalet till mellan 70 000 till 100 000. De många åskådarna fick emellertid inte uppleva den feststämning man räknat med. "Den svåra olyckan i tävlingens början försatte publiken i en dyster stämning" skriver Stillman. Dessutom var informationen om vad som inträffat urusel och publiken kring den 29,7 km långa banan såg bara en rökpelare och man märkte säkert att av de 22 startande hade 15 stycken bara kört de första 4 kilometrarna. Den första som lyckades krängla sig igenom olycksplatsen var norrmannen Björnstad, men redan under första varvet lyckades Brivio passera Björnstad. Brivio behöll sedan ledningen resten av loppet.

I och med att storfavoriten Chiron försvann och att skandinaviske mästaren Victor Widengren också bröt tyckte många att tävlingen förlorat sitt intresse och åtskilliga vände på klacken och gick hem. Av de 15 förarna som lyckades klara sig förbi olycksplatsen kom, som rubriken berättade endast 7 stycken i mål. Speciell otur hade Hansen från Danmark som med sin Ford höll femteplatsen ända till 3 km före mål då motorn gick sönder. Den kände Hedemoraföraren Martin Strömberg, ja just det, han som skrivit flera trevliga böcker om motorsport, höll sig kvar länge i loppet men körde också sönder sin motor sedan han etablerat en privat duell med Harry Larsson också han från Hedemora.

### Bittra efterräkningar

Så slutade således den med så stor spänning emotsedda första sommar GP-tävlingen i Sverige. Stillman skriver på första sidan i måndagens Svenska Dagblad under rubriken: *Startsättet olyckans orsak*, att KAK lagt ned ett oerhört arbete på tävlingen. "Banan var lika snabb som ypperlig och organisationen helt enkelt ett mästerverk. Det var sorligt att den ståtligt upplagda tävlingen skulle medföra en av de olyckor som tyvärr inte helt kunna bannlysas från racer-

lopp." Stillman skriver vidare att det är lyckligt att ingen i publiken blev skadad och konstaterar att skyddsanordningar för publiken är det viktigaste.

På en punkt riktar dock Stillman grava anmärkningar mot ledningen. Det var inte rätt att hålla publiken i ovisshet en hel timme. För alla anhängare till de tävlande och för alla dem som hade sina bästa vänner på banan, var det ett slag i ansiktet när speakern fortsatte lämna tider och placeringar från de olika kontrollerna, uppgifter som ingen ville ha just då. Efter en olycka frågar man sig alltid om det varit möjligt att förebygga den. I det här fallet måste man lägga skulden på startsystemet och samtidigt peka på att Svenska Dagbladet i två artiklar framhållit nödvändigheten av att systemet läggs om. Med de snabbaste vagnarna först på linje och de långsammare på sladden hade inte jakten och trängseln i de första kurvorna blivit så häftig och olyckan inte inträffat.

Ja, detta var en del av vad dagspressen skrev om Vramtävlingen och ser man med dagens mått, måste man säga att intresset för motorsport var stort. Vad jag förstår följde det efter olyckan kraftiga anklagelser och protester från dagspressen. Krav framfördes om förbud mot motortävlingar och det gjorde att jag blev intresserad av hur Svensk Motortidning skrev om anklagelserna. Det blev således för mig att besöka Kungliga Biblioteket för där finns ju alla tidningar bevarade. Där hittade jag en artikel som så att säga "säger allt." Artikeln berättar om att "på lasarettet i Vänersborg avled den 12 augusti en 19-årig brottare av en ryggskada som han ådragit sig i en tävling." *Den* tragiska händelsen behandlades försvunnet av sportpressen. Inga stora svarta rubriker där inte, och man konstaterar att inom motorsporten får ingenting hända.

Låt mig få sluta med några av de deltagandes synpunkter. Chiron säger "Låt endast de inbjudna få delta". Karl Ebb lovprisar och tycker att banan var fin och ordningen bra. Whitney Straight lovar till sist att nästa år komma igen med en snabbare vagn. Det blev inget nästa år och inget nästa heller. Som många vet dröjde det många, många år innan det blev något sommar GP för racerbilar och då kallade man dem för Formel 1.



Paris, November 15th 1991

Sir,

The "Tour de France Automobile" is going to live again !

Supporting this project, l'Automobile Club de Nice, Hervé Charbonneaux, Eric Harison, Eric Hélaïne and Patrick Peter, wishe to put this famous event back on the road for 1992.

As you may know, the "Tour de France Automobile" was a one of a kind race, being the only one to offer track stages along road stages and hillclimbs. This specificity allowing the rather unique sight of sports cars coming straight from the Mans competing against those of the Montecarlo rally ...

For the 51st "Tour de France Automobile" held for the first time as a retrospective and taking place from wednesday April 22nd to sunday April 26th, the organisation board has planned for the competitors to leave Paris on wednesday night and to arrive on sunday at Nice on the "promenade des anglais", the "Tour de France Automobile" traditional finish line.

To be elligible, car must either have competed in the original event (all the relevant documents should be sent along with the inscription file) or be of an identical type of a car entered in the event between 1951 and 1973.

*NB* : the event was not run in 1965, 66, 67,68.

The 1992 retrospective of the "Tour de France" is held as a regularity event. Nevertheless, for the cars possessing valid FIA papers, a special race programme is under study.

You will find herewith a pre-inscription file, be kind enough to document the application form completely before sending it back to enable your confirmation on the entry list without further delay.

Sincerely yours.

**The Organisation Board**

HISTORICAL CARS INFORMATION

[Sammankställning]

1) ELIGIBILITY : clarifications

- FUEL TANKS :

. Use of the "D-Stop" anti-explosion device is approved for metal tanks as an alternative to foam baffle material.

- BRAKES :

. The fabrication of an airbox around disc brakes for cooling purposes is admitted.

- ALFA ROMEO 1900 ss :

. If the permitted 15-inch rims are used instead of the original 400 mm, a tolerance of 3 inches will be allowed for the track, as long as the wheels remain covered by the unmodified bodywork.

- ALPINE A 110 1300 (1296 cc) :

. To be eligible for Class F in GTS the car must conform to homologation form n° 222 of 1966.

- ASTON MARTIN DB4 :

. All DB4's may use the GT engine.

- LOTUS ELITE :

. Exterior trim (e.g. window and windscreen surrounds) may not be removed.

- MINI-COOPER :

. Wheel-arch extensions are not admitted on pre-1966 cars.

- SKODA :

. The following models are accepted as GT cars :

Skoda Felicia type 994 (1959-61) 1150 cc.

Skoda Felicia Super type 996 (1961-64) 1150-1300 cc.

Skoda 450 (1958-59) 1150 cc.

- TRIUMPH TR4 :

. Maximum track admitted in Classes E and F, including the 1-inch tolerance

Front 127 cm,  
Rear 125 cm.



## 2) SUMMARY OF PREVIOUS ELIGIBILITY DECISIONS

Decisions concerning eligibility and technical specifications of particular cars and parts, previously published in the FISA Bulletin, but which will not be included in Appendix "K".

### A/ GENERAL REMARKS

#### - SUSPENSION :

. Rosejoints ("Unibal") may be used on anti-roll bars if this does not affect the geometry of the suspension (Bull. 240, 8/89). These joints are only admitted for GTS cars' suspension arms if they were clearly indicated on the original homologation form or its extensions (Bull. 238, 5/89).

. Adjustable spring-damper units or spring platforms may only be used if they were available as factory equipment for the particular car in the period (Bull. 187, 5/84).

#### - ENGINES :

. The length of valves may not be modified (Bull. 187, 5/84).

#### - IGNITION :

. Articles 3.3.3.j), 3.5.5.f) and 3.8.4.g) of Appendix K exclude the use of modern contactless ignition systems (Bull. 240, 8/89).

#### - GEARBOXES :

. Hewland Mark IV gearboxes may be replaced by Hewland Mark VI gearboxes without entailing a modification of the classification of the car (Bull. 194, 2/85).

. Hewland Mk. 5 and Mk. 6 gearboxes may be replaced with Mk. 8 or Mk. 9 boxes having the same number of speeds (Bull. 223, 11/87).

. As the JAGUAR E-type gearbox was a commercialized version of the JAGUAR D-type box and results in no increase in performance it is within the spirit of the rules to use E-type boxes on all cars originally equipped with D-type boxes (Bull. 155, 2/81).

#### - WHEELS :

. Because of the difficulty in obtaining tyres of the 400 mm size in the necessary profiles, it will be accepted to use on Touring, GT and GTS cars originally equipped with these tyres, 15 inch diameter rims, until further notice (Bull. 218, 4/87).

#### - BODYWORK (GTS CARS) :

. Article 3.6., para. 2) of Appendix "K" stipulates :

"Bodies must faithfully follow an original design, constructed in the period for that individual chassis ; replacement panels must be made in the original materials".

However, it is admitted that 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.

Given the number of cars which at present do not respect the above conditions (e.g : modifications to a coupé body which were made only to roadster models of the same car in the period), 12 months' notice is given, ending on 1.1.1992, in which to put these cars in order ; past this date, such cars shall no longer be eligible for an FIA Identity Form (Bull. 255, 12/90).

- ELIGIBILITY FOR CLASS G :

. Although only single-seater and two-seater racing cars are admitted in this category, some bona fide racing cars which were nevertheless homologated at the time by the FIA may be submitted for acceptance by the FISA Historical Cars Commission's Technical Committee.

Examples which have thus been admitted are : Porsche 904, Ford GT 40, Ferrari 250 LM (Bull. 187, 5/84).

B/ TECHNICAL DECISIONS FOR INDIVIDUAL CAR MODELS

- A.C. COBRA :

. It is permitted to fit rosejoints to the suspension of these cars (Bull. 240, 8/89).

- ALFA ROMEO GTA :

. The modification of the inlet tracts of twin-plug GTAM heads, by the addition of metal to revert to the GTA dimensions, is forbidden. These cars must be re-fitted with original spec. heads as from 1.1.1991 (Bull. 251, 8/90).

- ASTON MARTIN DB4 GT ZAGATO :

. The maximum rear track dimension permitted is 144 cm.

. Minimum weight 1206 kg (Bull. 192, 12/84).

- AUSTIN HEALEY SPRITE :

. Bonnets of standard models must be metallic (Bull. 250, 6/90).

- BMW 328 :

. The gearbox of the Volvo M40 must not be used because it was built after the second World war. The BMW 328 should be equipped with its original gearbox (Bull. 240, 8/89).

- BMW 1800 Ti (homologation n° 1286, 1964) :

. It is confirmed that the model "Ti SA" was not homologated (Bull. 250, 6/90).

- DIVA 1650 cc :

. This car is not acceptable as a GTS (Bull. 229, 5/88).

- ELVA PORSCHE 1963/64 : engine

. The Porsche 6 cylinder 2 litre engine is not eligible (Bull. 213, 11/86).

- FERRARI 250 GT :

. Maximum permissible track widths :

Class E : 143,5 Front, 141, 4 Rear.

Class F : 144,5 Front, 145,0 Rear (Bull. 236, 3/89).

- FORD SHELBY GT 350 :

. Two original homologation forms are acknowledged as valid :

FIA n° 191 "Mustang Shelby GT 350", with front and rear tracks of 144,78 cm.

FIA n° 504 "Ford Shelby GT 350", with 148,8 cm front track and 147,3 cm rear track. Page 11 of this form, which is not stamped or dated by the FISA, is not accepted as valid (Bull. 240, 8/89).

- JAGUAR E-TYPE "LIGHTWEIGHT" : Homologation in Class F, Special Grand Touring (GTS) :

. Examination of factory documents of the period has enabled the minimum weight permitted for international events to be fixed at 976 kg (original weight 1027 kg less 5 % allowed by Appendix K).

. This applies to steel-chassis models, the original weight of aluminium chassis works cars being fixed at 922 kg (Bull. 202, 11/85).

. Maximum homologated dimensions :

Disc wheel rim width : 203,2 mm.

Front track : 135 cm.

Rear track : 141 cm (Bull. 213, 11/86).

- JAGUAR E-TYPE :

. Homologation forms : cars of class E must conform to form n° 34 (6A) of 1961 and cars of class F to form n° 100 (6B) of 1963.

. Valves : each of the valve sizes shown on the homologation form may be used with either of the homologated heads (Bull. 229, 5/88).

. Exhaust manifold pipes must pass inside the side member of the front sub-frame, in the absence of proof that a different configuration was current in the period (Bull. 251, 8/90).

. The location of the rear sub-frame must not be modified ; mounting may be done with nylon bushes, but rosejoints must not be used (Bull. 251, 8/90).

. The use of new aluminium monocoques, to original period specifications, is acceptable for the repairing of original cars (Bull. 250, 6/90).



- LANCIA AURELIA : track.

. Tolerance of 1 inch is granted (Bull. 213, 11/86).

- LANCIA AURELIA AND FLAMINIA :

. Cars originally fitted with 400 mm rims may use 15-inch rims (Bull. 192, 12/84).

- LOLA T70Mk II :

. Is eligible in Class F (Bull. 236, 3/89).

- LOTUS 7 :

. The Lotus 7 is not recognized as a GT or GTS car (Bull. 187, 5/84).

. As this car was not homologated in the GT category and did not compete internationally in the period, it is eligible only in the sports-prototype classes, to the exclusion of any FIA Championship, Trophy or Cup events (Bull. 216, 3/87).

- LOTUS 11 :

. May use the Climax FWE engine of 1216 cc, the FWA of 1098 cc or the FWB of 1475 cc (Bull. 238, 5/89).

- LOTUS 23 :

. The maximum cylinder capacity acceptable for Ford Twin Cam engines is 1600 cc (Bull. 238, 5/89).

- LOTUS ELITE :

. Suspension : use of rosejoints ("Unibal") accepted on the inboard pick-up of the bottom rear wishbone only (Bull. 213, 11/86).

. The minimum rim diameter permitted is 15 inches (Bull. 192, 12/84).

- LOTUS ELAN :

. Rose-jointed suspension is not permitted on Lotus Elans in the GT or GTS categories in Class F (Bull. 192, 12/84).

- LOTUS 26R (Class F, GTS) :

. Homologation extensions up to 31.12.1964 only are admitted (Bull. 216, 3/87).

. Dry sumps are not admitted in Class F, GTS (Bull. 223, 11/87).

- MARCOS VOLVO :

. The 1800 cc and 2 litre versions are both acceptable as GT Prototypes, but neither of them as Class F GTS cars (Bull. 229, 5/88).

- Mc LAREN M1 :

. The following are eligible in Class F :

- M1 A with Oldsmobile 5,500 cc.
- M1 A with Ford 4,700 cc.
- M1 A with Chevrolet 5,500 cc.
- M1 B with Oldsmobile 4,500 cc.
- M1 A with ventilated discs, and M1 B with Ford and Chevrolet engines, are not eligible in "F" (Bull. 236, 3/89).

- MGB :

. The mounting of anti-tramp bars on the rear suspension is forbidden (Bull. 251, 8/90).

- PORSCHE 356 :

. The homologated track dimensions are as follows :

Cars with standard brake drums :

- front - 1306 mm
- rear - 1272 mm

Cars with homologated option 60 mm wide drums

- front - 1346 mm
- rear - 1312 mm (Bull. 251, 8/90).

- PORSCHE 901/911 (reminder of previous announcements in March and May 1989) :

. The 901/911 short wheelbase model introduced in 1963 is eligible as a GTS in Class F, to the specifications of the FIA homologation form n° 183 of 1965 only. (i.e. excluding subsequent extensions). Only chassis numbers from 300 001 to 305 100 are admitted (Bull. 247,3/90) ; form n° 503 (Weber carburettors) is only valid for Class G (Bull. 251, 8/90).

- TVR :

. Due to an error in the original homologation forms, the correct specifications of the wheelbases are established as follows :

- TVR Grantura Mk. 1, Mk. 2 and Mk. 2a : 7ft.00.
- TVR Grantura Mk. 3 and Griffith : 217.17 cm (Bull. 250, 6/90).

### 3) FIA VEHICLE IDENTITY FORMS

Each ASN is invited to inform the FISA of all Identity Forms which it delivers, stating the make, type, engine capacity and year of the cars as well as their chassis and engine numbers ; this will enable checking for possible "reproduced" chassis numbers.

### 4) CHAMPIONSHIP, TROPHY, CHALLENGE AND CUP EVENTS FOR HISTORICAL CARS

ASN's, Organisers, Officials and Competitors are reminded of the following requirements, in conformity with the International Sporting Code, which apply to all events :

- All races at international historic events must be run either to Appendix "K" rules, or to national Formulae approved by FISA but restricted to national competitors ;
- All competitors at international events must have international licences ;
- Regulations must reach FISA two months before an international event, and include technical regulations of all supporting races ;
- FISA delegates must ascertain the eligibility of all cars at an event.

9/91

**CHAMPIONNAT D'EUROPE POUR VOITURES HISTORIQUES 1992/  
1992 EUROPEAN HISTORICAL CARS CHAMPIONSHIP**

**Projet de Calendrier/Draft Calendar**

	<b>Pays/ Country</b>	<b>Date</b>
Monza	I	24 mai
Zandvoort	NL	31 mai
Montlhéry	F	28 juin
Knutstorp	S	5 juillet
Silverstone	GB	26 juillet
Nürburgring	D	16 août
Zolder	B	23 août
Salzburgring	A	20 septembre

9/91

**CHALLENGE EUROPEEN POUR VOITURES DE TOURISME ANCIENNES 1992/  
1992 EUROPEAN CHALLENGE FOR HISTORICAL TOURING CARS**

**Projet de Calendrier/Draft Calendar**

	<b>Pays/ Country</b>	<b>Date</b>
Paul Ricard	F	19 avril
Zandvoort	NL	31 mai
Vallelunga	I	6 juillet
Silverstone	GB	26 juillet
Nürburgring	D	16 août
Zolder	B	23 août
Salzburgring	A	20 septembre



SÄLJES  
Lotus Cortina MK II utan  
motor, bra renoveringsobj.  
Kjell Wallin Tel: 08/773 18 19

KÖPES  
H-T till MGB även andra delar  
av intresse  
Johan Alander Tel: 08/756 28 35

Säljes  
4 st nya Jokohama AVS 175/13  
Mian Tel: 08/756 28 35

Köpes  
Motionscykel med växelspak  
samt Tammers kroppsbyggarkurs  
Groger Rimborg Tel: 08/756 87 82

SÄLJES TILL V.W. TYP 1 25 HKR - BEG. 1-PIPIG LJUDDÄMPARE, SVETSAD,  
BLÄSTRAD OCH GRUNDAD.

LITTERATUR SÄLJES:

'THE VW STORY' JERRY SLONIGER, 1980, 80 KR.  
'DER KFER IM BILD/THE BEETLES IN PICTURES' NIKOLAUS  
REICHERT/HANS  
JOACHIM KLERSY, 1986, 60 KR.  
'DER PORSCHE 956/962' LOTHAR BOSCHEN/GUSTAV BUSING, 1986, 200  
KR.  
'NSU 1873-1984' PETER SCHNEIDER, 1985, 140 KR.  
'ALLE AUDI AUTOMOBILE 1910-1980' WERNER OSWALD, 1980, 90 KR.  
GÖR-DET-SJÄLV-HANDBÖCKER PÅ TYSKA TILL AUDI 100 76-82 OCH VW BUS  
82-90, 30 KR STYCK.  
'PORSCHE-BILAR / PORSCHE-TRAKTORER' - 2:A UPPLAGAN AV 70-SIDIG  
INFORMATIONSSKRIFT FRÅN SÖDERBEG + HAAK 1958 (MYCKET SÄLLSYNT),  
600 KR.

KÖPES TILL M.B. - 5-VÄXLAD LADA, ZF TYP S 5-20 - FANNS BL.A. I  
230 SL OCH 300 SE 'FENA'

BENGT BENGTSOON  
TFN 08-7390960  
TFX 08-895513

## KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Lördagen den 15/2-1992 klockan 11.00 är det dags för RHK's årsmöte  
som i år hålls på Hotell Stallet i Åtvidaberg.

Vi tar i vanlig ordning en kopp med kaka innan vi sätter i gång med  
själva mötet och vid ettiden intar vi en lunch som var och en får be-  
kosta ur den egna fickan. Efter detta fortsätter vi mötet och tar upp  
aktuella frågor och lyssnar på och debatterar alla goda förslag och  
idéer.

Vill du skicka in en motion skall denna vara oss tillhanda senast 14  
dagar innan mötet.

DAGORDNING ENLIGT STADGARNA.

MOTIONER SKICKAS TILL KLUBBEN. (Obs! under nya adressen)

# Fullblodsbanan!

## IS-RACING

Den vackra sommaren och hösten är till ända, och ett antal fina tävlingar har genomförts under året.

Nu kommer vintern! Brr, säger vissa, medan vi som inte trivs i värmen jublar. Det är dags att vädra långkalsingar och yllebyxor för en ny omgång is-tävlingar, som kan bli mycket givande om vintern blir så bra som meteorologer, abborrfenor och rönnbärstillgången lovar. Reglementet är det vanliga för standardbilar och veterancupen, med godkända vinterdäck och 20 dubb per längddecimeter.

Jag vill nu veta hur många som är intresserade och antal tävlingar som vi kan tänka oss att delta i, för att ge arrangörerna chansen till en rimlig planering. Mitt förslag är att köra 2 x 6 varv med lottning av startordning i första heat.

Fyll i nedanstående talong och skicka till mig senast den .....

Namn:..... Bilmärke/typ:.....

Adress:.....

Postadress:.....

Tel A:..... B:.....

Jag tycker att vi ska köra: 1-3 tävlingar .....

4-5 tävlingar .....

I övrigt har jag följande synpunkter/förslag:.....

.....

.....

Skicka kupongen till: Roger Grimborg  
Hornblåsargränd 4  
183 65 TÄBY

### OBS!

Denna anmälan är ej bindande utan skall endast ses som en intresseförfrågan.

# Fullblodsoljan!



Castrol Formula RS 5W/50 är en helsyntetisk olja som klarar både höga och låga temperaturer. Vid kallstart når den snabbt ut till motorns mest utsatta smörjpunkter samtidigt som den bibehåller sin smörjförmåga långt över de temperaturer som alstras tom i tävlingsbilar. Den är även turbotestad och katalysatoranpassad.

API SG,CC och CD

**Castrol**

Castrol AB · Box 45168 · 104 30 STOCKHOLM · 08-613 12 00.



Castrol finns hos ledande bilverkstäder, tillbehörsbutiker samt hos **UNO-X** bensinstationer.





HISTORIC CARS INFORMATION

1) ORGANISATION OF THE FIA CHAMPIONSHIPS FOR HISTORIC CARS, FROM 1.1.1992

International Calendar : it will not be permitted to organize, on the date of an event counting for an FIA Championship Trophy, Cup or Challenge For Historic Cars, other international events for which the same cars are eligible, on the same continent.

European Historic Rally Trophy.

- Should several qualifying events be organized in a same country, drivers shall not include results from more than 2 of them for their points total for the final classification.

- From 1.1.1992, road cars of Period Class C (1919 to 1930 inclusive) will be admitted.

FIA European Championship, GT Cup and FISA Trophy.

- For the final classifications, the results of all the qualifying events will be taken into account for each driver.

- New Championship Class C 10 : original Grand Touring Prototype cars corresponding to the definition of GTP category A in Article 3.7. of Appendix "K", with no cylinder capacity divisions, 1963-1965 inclusive. Organizers will include this Class in the race for Class G8 of the FIA Cup for GT Cars ; Cars of Class C10 will be eligible to score points, within their Class, valid for the Championship (but not for the GT Cup).

2) TYRES AUTHORIZED FOR USE ON HISTORIC GT/GTS AND TOURING CARS IN INTERNATIONAL EVENTS IN 1992

Racing Tyres

Cars in Class "E" (built prior to 31.12.1961) may use Dunlop "L" section tyres using 204 Compound only and a tread pattern of CR 65 or earlier.

Cars in Class "F" (Built 1.1.1962 - 31.12.1965) may use Dunlop "L" or "M" section tyres using 204 Compound only and a tread pattern of CR 65 or earlier. In addition Goodyear "Blue Streak" tyres of type G12, G12A(K) or G15.

For cars competing in Historic Rallies, competitors are advised that in some countries the use of racing tyres is not allowed for events which use the public highway, but they may be used on special stages. Competitors should ascertain the legality of any racing tyres that they propose to use in the competition from the organizers before setting out to the event whilst organising clubs are urged to publish any National legal constraints on tyres in their rally regulations.

Road Tyres

The following list of tyres has been formulated from manufacturers' technical data and the inclusion of a tyre within this list is not a FISA recommendation as to that tyre's suitability for racing. It is the competitor's responsibility to ascertain the suitability of the tyre for use on their specific car with the manufacturer of the tyre.

No road tyre of a profile less than 70 % for Class "E" cars or less than 60 % for Class "F" cars may be used. When tyres with a speed rating of less than "S" (speeds up to 113mph (180kph)) are contemplated, then the manufacturer should be consulted.

For cars with rims of 16" diameter or above, any make of crossply road tyre may be used.

For rally competitors particular note should be taken of the Load Capacity Index of the tyre under consideration for tyres with a speed rating of less than "V" and the advice of the tyre manufacturer sought (particularly important if winter pattern tyres are being considered as these often have a speed rating of "Q"). This is of particular importance if it is anticipated that the event may involve the car in "yomping". For Historic Regularity rallies, any tyres authorized for use on the road in the countries of the event may be used. The maximum section limitation of 225 is removed from 1.1.1992. Tyres with a speed rating of "ZR" are not permitted.

The tyres permitted are as follows :

Avon	Turbospeed ZZ ACR 6F
Barum	OR 6
	OR 19
	OR 21
	OR 22
	OR 24
	OR 27
	OR 32
	OR 34
	OR 35
	OR 36
	OR 37
	OR 66
	OS 21
	OS 28
Bridgestone	SF 215
	SF 216
	SF 370
	RD 703 (Rallies in winter conditions only)
	WT 04 (Rallies in winter conditions only)
	WT 01 (Rallies in winter conditions only)
BF Goodrich	COMP T/A (not COMP T/A R1)
	COMP T/A (HR)
	EURO RADIAL T/A
	RADIAL T/A
	ADVANTAGE T/A

RADIAL MUD-TERRAIN T/A (Rallies in winter conditions only)

Dunlop	SP D4 SP D6 SP D7 SP D8 SP Arctic (Rallies in winter conditions only) SP Winter Power 60 (Rallies in winter conditions only)
Firestone	F 630 HR Firehawk 660 HR/VR F 560 SR/TR MS-212 QR (Rallies in winter conditions only)
Goodyear	Eagle NCT 2
Michelin	MXV MXL XWX XAS X
Pirelli	P5 P6 P7 CN 36 Cinturato CF 67 Cinturato CA 67 Winter S-2 (Rallies in winter conditions only)
Semperit	Top Speed Direction
Uniroyal	Rallye 380
Yokohama	A001 V161

3) TECHNICAL REGULATIONS : CLARIFICATIONS AND AMENDMENTS WITH EFFECT FROM 1.1.1992

Use of non-period parts.

- Competitors are reminded that replacement parts must be identical to those originally available in the period of the car. This excludes for example the use in Class F of Ford Escort engine blocks in Lotus Elans, Austin Metro cylinder heads or 4-synchromesh gearboxes for Mini-Coopers, etc.

Touring Cars.

- Minimum weight : a car's minimum weight is that indicated on its homologation form, with no tolerance ; this weight must be respected at any moment of a competition.

- Rollbars : with reference to Chapter 5, point k) of Appendix K, the regulations for Touring Cars of Class E (built before 31.12.1961) will be the same as for GT and GTS cars, the installation of a rollbar being recommended, instead of obligatory.

- Ground-clearance : all parts of the chassis shall be at least 10 cm from the ground, so that a mass 80 cm wide and 10 cm high may be introduced between the front or back wheels and through the length of the car. This ground-clearance may be measured with an empty fuel tank and nobody in the car, which must be equipped with the wheels and tyres that are to be used in the competition.

- Seats : front passenger seats may be removed.

Touring and GTS cars.

- Brake balance adjustment : adjustment of brake balance from the cockpit is not allowed.

- Disc brake cooling : axial drilling of discs is allowed, in Class "F" only.

- Oil-coolers : must be contained within the periphery of the bodywork as viewed from above. The addition of an oil filter or cooler (Arts. 3.6.1.e) and 3.8.4.k) shall only apply to the engine oil.

- Bracing devices : reinforcement bars on the suspension mounting points to the body shell (or chassis) are forbidden unless homologated for the car concerned in the period.

- Windows : for GTS and Touring cars, the replacement of vertically opening side-windows by horizontally sliding ones is allowed.

- Lubrication : the fitting of additional oil pumps is not allowed.

- Rollage : the designs permitted are limited to those shown in the Appendix "J" drawings n° 253-3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 and 21, only.

All Cars.

- Sump Baffles : fixed or mobile sump baffles and gates are permitted.

- Gearboxes : helical-cut pinions may be replaced with straight-cut ones.

4) ELIGIBILITY DECISIONS FOR SPECIFIC MODELS

Alpine A 110 : for the 1300 cc car track and rim dimensions must conform to homologation Form n° 222 :

- Front 1250 mm/rear 1222 mm. Max. rim width homologated : 4 1/2 inches.

Ford Falcon : the windscreen may be replaced with polycarbonate, of minimum 5 mm thickness.

-----