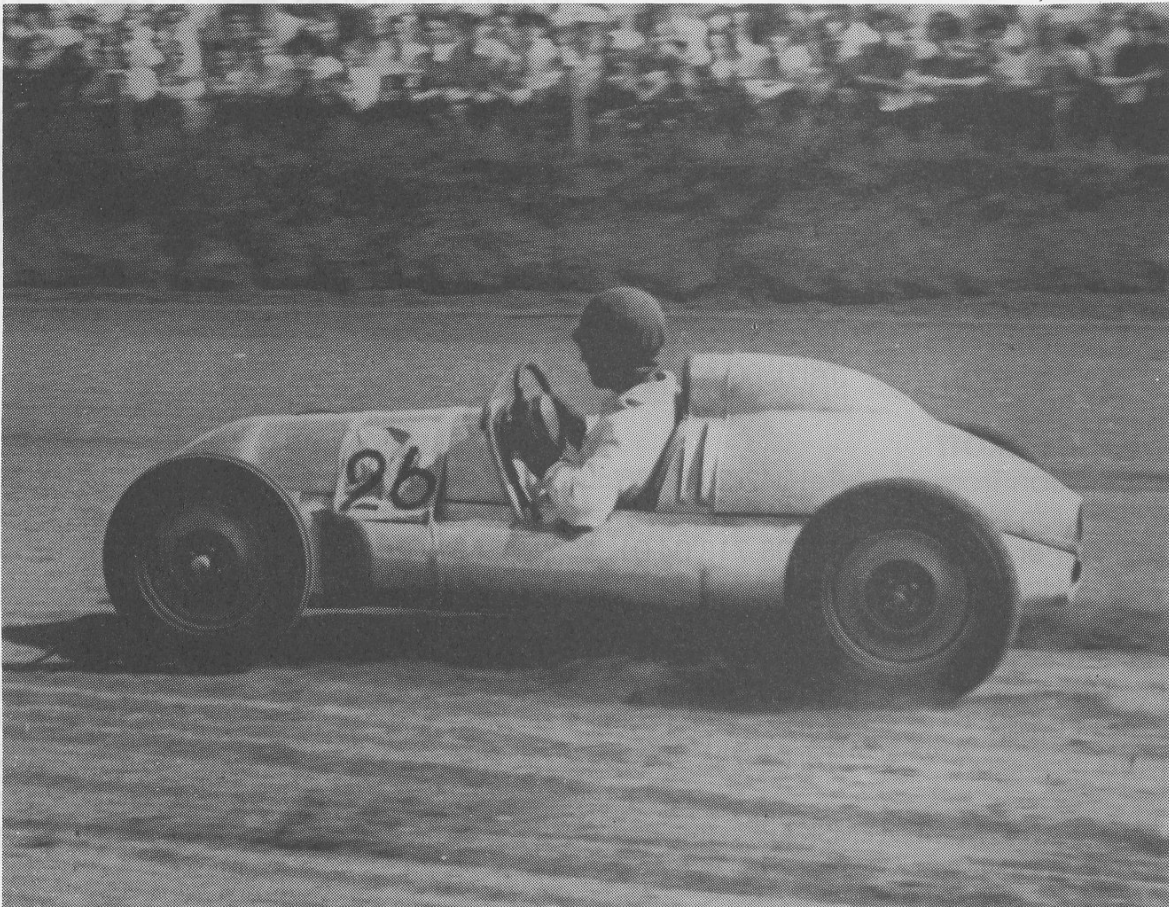


INFORMATION

# RUTFLAGGAN NR 1.1993



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



RACERHISTORISKA KLUBBEN, BOX 4007, 183 04 TÄBY. PG 493 77-5  
KLUBBENS ADRESS ÄR:  
(LÄS KLUBBENS)

# INFORMATION

## STYRELSE

Ordförande	Ian Nilsson	Tel 0435-213 70	Fax 0435-213 70
Kassör	Gia Israelsson	Tel 08-732 72 31	Fax 08-732 72 33
Sekreterare	Roger Grimborg	Tel 08-756 87 82	
Ledamöter	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	Fax 08-732 72 33
	Bengt Bengtsson	Tel 08-739 09 02	Fax 08-663 46 55
Suppleanter	Anders Freden	Tel 08-25 66 80	
	Tommy Brorsson	Tel 0435-526 98	

## KLASSREPRESENTANTER

A - D	Bengt Frelin	Tel 08-768 42 85
GT/GTS	Mian Jutterström	Tel 08-756 28 35
	Göran Kölbörn	Tel 08-742 72 70
GTP/E - F	Pär Haegermark	Tel 031-28 26 91
Sportvagn	Elmon Larsson	Tel 0302-113 36
Midget	Håkan Sandberg	Tel 0532-149 35
Formel J	Bruno Rösler	Tel 019-22 42 58
Formel V	Åke Lindh	Tel 044-24 15 10
Formel F	Anders Lindskoug	Tel 042-18 57 39
	P-O Söderberg	Tel 0584-119 06
Standard	Mats Israelsson	Tel 08-756 28 35
G+H Bilar	Lars Widenborg	Tel 042-20 76 81
GT gr: 4	Jan Gregenäs	Tel 031-56 32 62



## BESIKTNINGSMÄN

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

## REVISORER

Åke Axelsson	Tel 0755-741 41
Marianne Casslén	

## RACINGUTSKOTT

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

## VALBEREDNING

Per Norberg	Tel 08-718 04 01
Mian Jutterström	Tel 08-756 28 35
Bruno Rösler	Tel 019-22 42 58

## 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 Ålander	Tel 018-34 37 70
---------------	------------------

## KLUBBENS ADRESS ÄR:

**RACERHISTORISKA KLUBBEN, BOX 4007, 183 04 TÄBY. PG 493 77-5**

**FIA EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR HISTORICAL CARS****ARTICLE 1 - General provisions**

In 1993, there will be a European Championship for Historical Cars, reserved for drivers. The General Prescriptions will be observed unless otherwise stated hereafter.

The supplementary regulations of each event will follow the standard model established by the FISA.

**ARTICLE 2 - Eligible cars**

Sports-Prototype or two-seater racing cars of the years 1947 to 1965 inclusive, conforming to the definitions and specifications of Appendix K to the Code (Sports-Prototype cars are defined as any sports cars of which less than 100 examples were produced).

All cars must be certified as Original Specification or Period Improved types. A valid FIA Identity form must be provided for each car by its entrant at scrutineering for each event.

**Classes :**

- C1) up to 1300 cc, 1947-1955 inclusive.
- C2) from 1301cc to 2000cc 1947-1955 inclusive.
- C3) over 2000cc, 1947-1957 inclusive.
- C4) up to 1300cc, 1956-1960 inclusive.
- C5) from 1301cc to 2000cc, 1956-1960 inclusive.
- C6) over 2000cc, 1958-1960 inclusive.
- C7) up to 1300cc, 1961-1965 inclusive.
- C8) from 1301cc to 2000cc, 1961-65 inclusive.
- C9) over 2000cc, 1961-1965 inclusive.
- C10) 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 G12 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).

The composition of the classes must be published in the paddock within one hour after preliminary scrutineering. It is the competitor's responsibility to ensure that his car is included in the correct class.

**ARTICLE 3 - Calendar of events**

In 1993 there will be 8 events counting towards the Championship. There will only be one event per country. If, at the outcome of this Championship, 50 % of the qualifying events have not been disputed, the FISA may refuse to award the Title. FIA Championship, FIA Trophy and GT Cup circuit events in a same country must be organized at the same meeting.

**1993 Calendar :**

MAY		
	23	ZANDVOORT (NL)
	30	MONZA (I)



JUNE		
	27	MONTLHERY (F)
JULY		
	04	KNUTSTORP (S)
AUGUST		
	08	NURBURGRING (D)
	22	ZOLDER (B)
SEPTEMBER		
	05	DONINGTON (GB)
	19	SALZBURGRING (A)

#### ARTICLE 4 - Characteristics of the events

Each race will be no less than 35 km long and no more than 60 km ; they will be scheduled to start between 10 h. and 16 h. on the main day of the event.

If entries are received for more cars than are permitted to race on the track, the event will be run in two or more parts, but a same class must never be split into more than one race.

Should there be too many cars entered for a class, there must either be eliminating heats or the race entries must be selected on the basis of practice times.

In the event of there not being the minimum required number of eligible cars for the grid of an FIA Championship Race, the organizers may run the FIA Championship and class G12 of the GT Cup Races concurrently and award points for both.

All events shall have standing starts. During the event it is permitted to push-start cars at any point of the circuit, but only under the control of race officials.

#### ARTICLE 5 - Licences

Drivers and competitors must hold appropriate, valid international licences ; drivers must have either any grade of the current FISA licence, (A, B or C), or the appropriate grade of the FISA Historical International Driver's Licence.

#### ARTICLE 6 - Entries

The closing date for entries for each event will not be more than 30 days prior to the event.

Organizers must give priority in accepting entries to the drivers classified in the first 10 in the overall final classification of the previous year's Championship, regardless of class.

#### ARTICLE 7 - Scrutineering, Parc Fermé

There must be a minimum of 4 technical scrutineers for each event. At the end of the race, all the cars having crossed the finishing line shall be driven, under the supervision of the officials of the event, to a Parc Fermé where they shall remain until at least 30 minutes after the posting of the provisional results and until the stewards of the meeting order their release.

Any classified car which becomes unable to cross the line and/or to reach the Parc Fermé by its own means shall forthwith upon such disability occurring be placed under the sole and exclusive control of the marshals and the scrutineers who shall at the first convenient moment remove the car to the Parc Fermé. Cars which have not been put in the Parc Fermé shall not be classified.



**ARTICLE 8 - Practice**

All competitors will have the opportunity of at least 30 minutes' practice. During practice, only cars entered for that race shall be admitted on the track. All cars of a same Championship class shall practice in the same sessions. In the case of a car recording a practice time outside the 130 % specified in the FISA General Championship Prescriptions, the Clerk of the Course, in consultation with the stewards and the organizer, may decide to include it in the event if he considers its performance and the driver's competence satisfactory.

**ARTICLE 9 - Race classification**

In order to count for the classification, an event's results must include :

- a) A general scratch classification, with no class divisions.
- b) Classifications, taken from the general classifications, relating to each of the classes.

Drivers must complete 50 % of the distance covered by the class winner in order to be classified. Points will be awarded as follows.

- For classes with 4 or more starters :

1st.....	9	points
2nd.....	6	points
3rd.....	4	points
4th.....	3	points
5th.....	2	points
6th.....	1	point

- For classes with less than 4 starters :

1st.....	4,5	points
2nd.....	3	points
3rd.....	2	points

A "starter" is a driver who has practised and started the race.

Should there be a dead-heat in any race counting for the Championship, each of the drivers so classified is attributed a number of points equal to the arithmetical average, taken to one decimal of the points corresponding to the places which they would have occupied, if they had been classified one after another.

**ARTICLE 10 - Final classification of the Championship**

For the final classification of the FIA European Championship for Historic cars, the results of all the qualifying events organized will be taken into account.

A driver may compete in and score points in more than one class at a same event, but for the calculation of his overall total for the general classification in the championship, only his best result from that event shall be retained.

In cases of ex-aequo, the drivers' next best results will be taken into account, up to the total number of events organized.

Should the ex-aequo persist, the driver of the older car will take precedence (the Historical Cars Technical Committee to decide any disputes).

Should the cars prove to be of the same year of construction, a tie will be declared between the drivers concerned.



The FISA may decline to award a title in case of an insufficient performance. The winner of the European Championship will be the driver who has scored the largest number of points under the conditions fixed for this Championship.

#### FISA TROPHY FOR HISTORIC CARS

This Trophy will be run to the same regulations as the FIA Championship, but for the following classes :

- T0 : 500 cc F3 cars and other single-seaters with a maximum capacity of 850 cc built 1946 to 1960.
- T1 : Formula Junior cars and other single seaters with a maximum capacity of 1100 cc built 1946 (1958 for FJ cars) to 1960.
- T2 : Formula Junior cars 1961-63 inclusive.
- T3 : GP-type cars 1931-1953 inclusive.
- T4 : GP-type and Formula 2 cars, over 1100 cc, 1954-1960 inclusive.
- T5 : GP-type cars, 1961-1965 inclusive and Formula 2 cars 1961-1966 inclusive.

A GP-type car is any single-seater built for or raced in Grands Prix, Tasman series races or races to Indianapolis rules. Formula 2 cars must have competed in international races for that formula.

#### Supplementary prescriptions :

Dry sump engine lubrication is prohibited on Formula Junior cars of class T1. The alteration of the position of inlet and exhaust ports on Formula Junior cars is prohibited. The weights of F. Juniors will be according to the original regulations of this Formula, without the tolerances permitted in Appendix K.

#### FIA CUP FOR HISTORIC GT CARS

This Cup will be run to the same regulations as the FIA Championship, with the exception that the minimum distance of races will be 45 km. The Cup will be open to Special Grand Touring (GTS) cars only, as defined in Article 3.6. of Appendix K, in the following classes :

- |       |                        |                |
|-------|------------------------|----------------|
| G1 :  | 1/1/1941 to 31/12/1954 | up to 2000cc   |
| G2 :  | 1/1/1941 to 31/12/1954 | over 2000cc    |
| G3 :  | 1/1/1955 to 31/12/1961 | up to 1150cc   |
| G4 :  | 1/1/1955 to 31/12/1961 | 1151 to 1300cc |
| G5 :  | 1/1/1955 to 31/12/1961 | 1301 to 1600cc |
| G6 :  | 1/1/1955 to 31/12/1961 | 1601 to 2500cc |
| G7 :  | 1/1/1955 to 31/12/1961 | over 2500cc    |
| G8 :  | 1/1/1962 to 31/12/1965 | up to 1150cc   |
| G9 :  | 1/1/1962 to 31/12/1965 | 1151 to 1300cc |
| G10 : | 1/1/1962 to 31/12/1965 | 1301 to 1600cc |
| G11 : | 1/1/1962 to 31/12/1965 | 1601 to 2500cc |
| G12 : | 1/1/1962 to 31/12/1965 | over 2500cc    |

NB. : to be admitted to races of class G12, but not eligible for GT Cup points :

C10 : original Grand Touring Prototype cars, corresponding to the definition of GTP category A in Article 3.7 of Appendix K, 1963-1965 inclusive, with no cylinder capacity divisions.

**FIA EUROPEAN CHALLENGE FOR HISTORICAL TOURING CARS**

**ARTICLE 1 - General provisions**

In 1993 there will be a European Challenge open to drivers of historical touring cars. The General Prescriptions will be observed unless otherwise stated hereafter.

The supplementary regulations of each event will follow the standard model established by the FISA.

**ARTICLE 2 - Eligible cars**

Touring cars built between 1st January 1941 and 31st December 1965, complying with the definition in Article 3.8.1. of Appendix K to the International Sporting Code, and with the regulations of Appendix K concerning specifications, safety, FIA Identity forms and advertising.

**Classes :**

Class	Period	Cylinder capacity
TC 1 :	1/1/1941 to 31/12/1957	0 - 1150 cc
TC 2 :	1/1/1941 to 31/12/1957	1151 - 1300 cc
TC 3 :	1/1/1941 to 31/12/1957	1301 - 2000 cc
TC 4 :	1/1/1941 to 31/12/1957	over 2000 cc
TC 5 :	1/1/1958 to 31/12/1961	0 - 1150 cc
TC 6 :	1/1/1958 to 31/12/1961	1151 - 1300 cc
TC 7 :	1/1/1958 to 31/12/1961	1301 - 1600 cc
TC 8 :	1/1/1958 to 31/12/1961	1601 - 2500 cc
TC 9 :	1/1/1958 to 31/12/1961	over 2500 cc
TC10 :	1/1/1962 to 31/12/1965	0 - 1150 cc
TC11 :	1/1/1962 to 31/12/1965	1151 - 1300 cc
TC12 :	1/1/1962 to 31/12/1965	1301 - 1600 cc
TC13 :	1/1/1962 to 31/12/1965	1601 - 2500 cc
TC14 :	1/1/1962 to 31/12/1965	over 2500 cc

**ARTICLE 3 - Calendar of events**

There will be a maximum of 7 qualifying events. There will only be one event per country.

If, at the outcome of this Challenge, 50 % of the qualifying events have not taken place, the FISA may refuse to award the Title.

**1993 Calendar :**

APRIL		
	11	PAUL RICARD (F)
MAY		
	23	ZANDVOORT (NL)
AUGUST		
	01	SILVERSTONE (GB)
	08	NURBURGRING (D)
	22	ZOLDER (B)
SEPTEMBER		
	19	SALZBURGRING (A)



#### ARTICLE 4 - Characteristics of the events

Races will be of 1 hour duration, ending when the leading car crosses the finishing line for the first time after the hour has elapsed.

There will be one obligatory stop in the pits to change driver's between the 20th and 40th minutes (inclusive) after the start. There will be no other changes of driver.

At the latest one hour before the start of the race, the entrant must inform the Clerk of the Course which of his drivers will take the start. Pit marshals shall be informed, and appointed to supervise the obligatory change of drivers. The driver in the car may not take the start or leave his pit unless he is properly restrained by his safety harness. Each pit marshal shall supervise no more than 3 cars.

Replenishing of fuel or oil during the race is not allowed. There will be a standing start.

In order to qualify for the Challenge, each race must have at least 12 starters.

If entries are received for more cars than are permitted to race on the track, the event may be run in two or more races, but a same class must never be split into more than one race.

#### ARTICLE 5 - Licences

Drivers and competitors must hold appropriate, valid international licences ; drivers must have either any grade of the current FISA licence (A, B or C), or the appropriate grade of the FISA Historical International Driver's Licence.

#### ARTICLE 6 - Entries

The closing date for entries for each event will not be more than 30 days prior to the event.

There will be 2 drivers per car.

The same driver may not be entered by two different entrants. A driver may be entered by the same entrant to practice on more than one car, but he shall not drive more than one car in the race.

#### ARTICLE 7 - Parc Fermé

All the cars having crossed the finishing line shall be driven, under the supervision of the officials of the event, to a Parc Fermé where they shall remain until at least 30 minutes after the posting of the provisional results and until the stewards of the meeting order their release. Cars which have not been put in the Parc Fermé will not be classified.

#### ARTICLE 8 - Practice

All competitors will have the opportunity of at least 30 minutes timed qualifying practice.

During practice for an FIA Challenge race, only cars entered for that race shall be admitted on the track. All cars of a same class shall practice in the same session.

Every driver must set a time which qualifies him.

A car must be qualified by one of the 2 drivers making up its final crew, which must be officially notified to the Clerk of the Course by the entrant at the latest 30 minutes after the posting of the official practice times.

The qualification minima required for the cars and all the drivers shall be the following :

- a maximum of 130 % of the average of the three best overall times achieved during qualifying practice sessions (the organizers may require a lower percentage) ;

- moreover, a maximum of 110 % of the average of the three best times achieved during the qualifying practice sessions in that car's class.

In order to ensure the participation of a representative number of cars from each class in each race, the admission to the start will be decided on the basis of the best times recorded during the qualifying practice, in relation to the number of cars qualified in each class.

The distribution of qualification places per class will be arrived at as follows :

$$\text{Cars admitted} = \frac{A \times B}{C} \text{ (taken to the nearest whole number).}$$

where A = the total number of cars permitted to start ;

B = the total number of cars having qualified in practice per class.

C = the total number of cars having qualified in practice.

. Examples :

- n° of cars permitted to start : 30

- n° of cars qualified : 54

- n° of cars qualified in each class :

Classe 1-14

Classe 2-18

Classe 3-22

. Calculation :

- for class 1 :  $\frac{30 \times 14}{54} = 7.7 \text{ cars (=8)}$

- for class 2 :  $\frac{30 \times 18}{54} = 10 \text{ cars}$

- for class 3 :  $\frac{30 \times 22}{54} = 12.2 \text{ cars (=12)}$

If the total proves to be superior to the number of cars admitted to the start, the car with the slowest qualifying time will be designated as reserve. Should the number of cars qualified be less than the number permitted to start, all qualified cars will be admitted.

#### ARTICLE 9 - Classification

In order to qualify for the Challenge, an event's results must be officially communicated to the FISA by the ASN of the organizer, including both a general scratch classification and the classification of each class.

The finish signal will be given to the leading car as soon as it crosses the finishing line after the duration of the event has elapsed.

The last racing lap must be covered in a maximum time of four times the best time achieved during the practice sessions. This time will be rounded up to the next full minute.

#### Classification in each of the classes :

A car must complete 50 % of the distance covered by the overall winner of the race, and 65 % of that covered by its class winner in order to be classified :

- For classes with 4 or more starters (points awarded to each driver) :

1st.....	9	points
2nd.....	6	points
3rd.....	4	points
4th.....	3	points
5th.....	2	points
6th.....	1	point

- For classes with less than 4 starters :

1st.....	4,5	points
2nd.....	3	points
3rd.....	2	points

Should there be a dead-heat in any race counting for the Challenge each of the teams so classified is admitted a number of points equal to the arithmetical average, taken to one decimal of the points corresponding to the places which they would have occupied, if they had been classified one after another.

#### ARTICLE 10 - Final classification of the Challenge

For the final classification of the Challenge, the results of all the qualifying events organized will be taken into account.

A driver may compete in and score points in more than one class at a same event, but for the calculation of his overall total for the general classification in the Championship, only his best result from that event shall be retained.

In cases of ex-aequo, the drivers' next best results will be taken into account, up to the total number of events organized.

Should the ex-aequo persist, the driver of the older car will take precedence (the Historic Cars Technical Committee to decide any disputes).

Should the cars prove to be of the same year of construction, a tie will be declared between the drivers concerned.

The winner of the European Challenge will be the driver(s) having scored the largest number of points under the conditions fixed for this Challenge.

The FISA may decline to award a title in case of an insufficient performance.

## TÄVLINGSNYTT

På tävlingsfronten har det hänt en del sedan det preliminära programmet skrevs. Vårtävlingen på Falkenberg blir tyvärr inte av för vår del. Detta beror på att våra vänner på Falkenbergs Motorklubb inte stod för sitt löfte och ändrade villkoren för vårt deltagande drastiskt. Man läser i vissa biltidningar att RHK har hoppat av samarbetet med sportvagnsklubbarna men så är inte riktigt fallet. Vi tycker däremot att de höga avgifterna är obefogade och har inte gått med på att betala dessa eftersom vi 1991 och 1992 kunnat visa att våra tävlingar har gått ihop ekono-miskt med betydligt lägre avgifter.

Vi kommer ändå att få åka racerbil och har förhandlingar på gång med andra klubbar både för vår- och hösttävlingen. Så det är bara att sticka ut till garaget och fortsätta det är snart dags.

Vi syns och hörs.

Horst



## HISTORIENS VINGSLAG ÖVER RING KNUTSTORP

Den 3-4 juli i år är det åter dags för den internationella historiska racingcirkusen att komma till Ring Knutstorp i Skåne.

Då körs för andra året i rad en EM-tävling för denna kategori av bilar på den skånska banan och som ingår i den serie som styrs av det internationella bilsportorganet, FIA, i Paris. Sverige är en nation att räkna med i denna sport och vi har i Tommy Brorsson från Örskelljunga en dubbel EM-mästare, 1988-91, och som alla som gillar den här grenen av motorsporten nu kan se på hemmaplan.

Tävlingen arrangeras av Hyllinge Motorsällskap, som är arrangörsklubb på Ring Knutstorp, i samarbete med Racerhistoriska Klubben. RHK, som bildades 1978 är idag en etablerad klubb med ca 250 aktiva medlemmar, och klubben fungerar som sakkunnig i alla frågor rörande historisk racing och även som remissinstans för Svenska Bilsportförbundet.

### Den historiska racingen har kommit för att stanna!

Det tror HMS och RHK, som efter fjolårets succé på Ring Knutstorp, nu åter laddar på en deltävling i det prestigefyllda Europamästerskapet.

- Vi ser den här typen av racing som mycket intressant, säger tävlingsledaren Anders Gustavsson.
- Den unga generationen som är en del av vår publik har dålig, eller ingen, kännedom om historien bakom motorsporten, fortsätter han, och den lite äldre delen av publiken får återigen chansen att uppleva sina gamla favoriter.
- Det är dock viktigt att påpeka, säger Anders, att historisk racing inte är ett komplement till den vanliga moderna racingen. Den är inte heller ett alternativ eller jippo, utan ska ses som en helt egen företeelse med sin egen speciella särart.

Historisk racing har under ca. 20 år funnits i Europa, mest i England där den föddes, och de största evenemanget - OLDTIMER GRAND PRIX - på Nürburgring drar mellan 50-75000 åskådare, vilket idag bara slås av Formel 1 och Truckracingen.

1993 års absoluta höjdpunkt för motorsportintresserade med sinne för historia blir HISTORIC SUPERPRIX på Ring Knutstorp den 3-4 juli.

Då kan man se allt från små 500 cc,s Midgetracers från 40 och 50-talet och Maserati GP-vagnar från 30-talet, fram till de snabba Lotus Elanerna från 60-talet blandade med TVR, Cobror, Jaguarer, Corvetter och många andra av de gamla älskade bilarna.

Formelbils entusiasterna får sin del av kakan när Formel Juniorbilarna möts i sitt spännande heat, samt inte minst standardvagnsheatet där Lotus Cortinor, Hundkojor, Alfor, Saabar och många fler bjuder på verkligt nostalgisk racing. Stor uppmärksamhet får alltid Bengt "Wicke" Winqvist i sin Ford Falcon Futura Sprint. En bil man minns från Bosse Ljungfeldts dagar när han satte färg på Monte Carlorallyt och många andra tävlingar i en likadan bil.

Svenska Bilsportförbundets VD Gunnar Elmgren tillhör de stora påivrarna för den här formen av racing, och inte alltför sällan kan man se honom delta med sin fina Maserati A6 CM GP-racer från 1936.

Miss inte tillfället att se högsta bilsportchefen i landet gasa med sin bil runt Ring Knutstorp!

# Några bilder från en säsong som gick ...

## Hundkojor...

... på tvåren: Lars Fritz (Oscarsson i Volvon)



... som ryker: Ulf Lindberg



vid sidan om: Johan Ålander

## Midgetklipp från Falkenberg



Roland Fröjd Cooper MKX

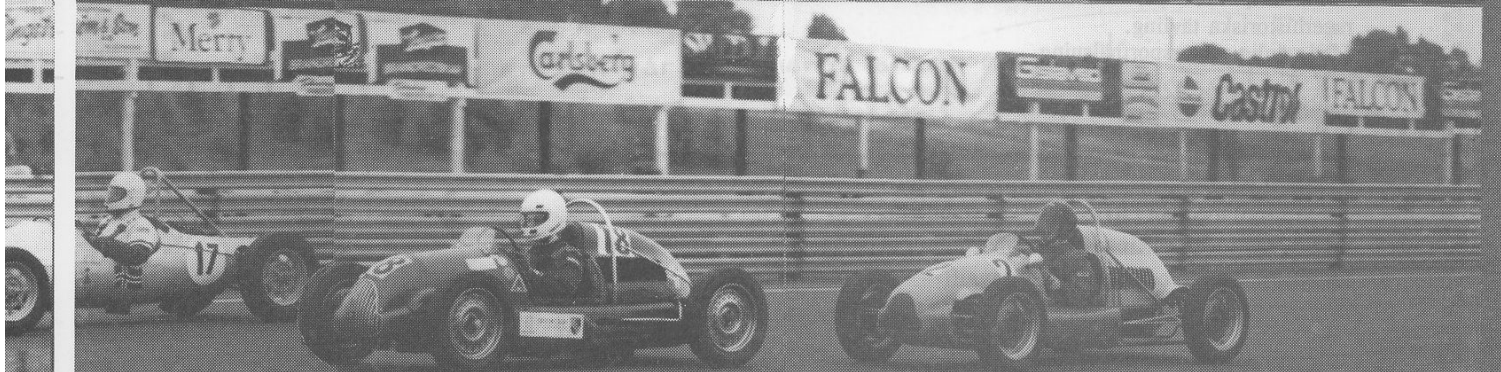
Per Gjerdrum





Om jag smyger mig på försiktigt, så kanske jag ock så kan få fött på en pokal. I sanningens namn var det faktiskt Johan Å som "fixade" Wareco-pokalerna (Han på bilden) Så det så!

Men inte är väl historisk racing så tråkigt, Mats? Jasså, jaha, det är redaktörskapet som tröttnar



Cooper Mads Gjerdrum Effyh Lars Hågeman Swebe-JAP





j4

## HISTORISK EM-TÄVLING PÅ RING KNUTSTORP 3-4 JULI 1993

# SPECIALERBJUDANDE!

Till Dig som medlem i Racerhistoriska Klubben.

Många undrar säkert vad historisk racing är?

Kan det vara parad av gamla racerbilar...?

Eller är det defilering av urtidsmonster med fårade gråhårsmän bakom stora "bussrattar" som hatar att bli gamla?

Tja!

Frågorna varierar och spekulationerna är ibland lika tokiga som de män och kvinnor som ägnar sig åt den här allt mer växande sporten.

Det hela började i England. Var annars? Det är väl så där en trettio år sedan och i begynnelsen var det bara en liten utvald skara som sysslade med sporten - få tyckte nog att det var en sport på den tiden - men tiden skulle utvisa annat. - Det är bara rika knösar som fiser omkring- är omdömen man hört under åren, men de som sett historisk racing av idag vet annat.

Allt detta är historia och nu är det återigen dags för Sveriges enda riktigt stora evenemang med internationell status. HISTORIC SUPERPRIX på Ring Knutstorp den 3-4 juli 1993.

Värd för denna EM-tävling är Ring Knutstorp och arrangör är duktiga Hyllinge Motorsällskap, som tillsammans med Racerhistoriska Klubben kommer att sköta det tävlingspraktiska.

Vi har en Europamästare i Örkelljungaföraren Tommy Brorsson, som nu på hemmaplan ska försvara sina meriter från 1988 och 1991, vilket betyder att hela europaeliten kommer till Sverige för att försöka sätta Tommy på plats.

I depån har Du som besökare chansen att se alla intressanta historiska bilar och prata med förarna för att höra historien om deras bilar. En historia som i många fall röjer de mest otroliga öden bilen gått igenom.

För Dig som entusiast och klubbmedlem har vi ett exklusivt specialerbjudande!

Vårt biljettpris är normalt 100:- och då har Du tillgång till alla publikplatser, samt depån.

Vi erbjuder Dig att köpa två biljetter, eller fler, med högsta status för bara 60:-/st.! Biljetten gäller båda dagarna!

Fyll bara i denna talong och skicka in den till: RING KNUTSTORP BOX 112 260 23 KÅGERÖD

Det är min stora förhoppning att Du finner det här erbjudandet intressant och att Du liksom jag, förlorar Ditt hjärta till motorsporten, speciellt då den historiska, efter att ha varit med och sett Sveriges enda riktigt stora internationella racerhistoriska tävling.

Med vänlig motorsporthälsning

*Jan Tromark*  
Jan Tromark

För RHK och HMS

Jag vill som medlem i RHK ha ..... st. biljetter till EM-tävlingen på Ring Knutstorp och löser ut dessa för 60:-/st + porto och postförskottsavgift



RING KNUTSTORP  
BOX 112  
260 23 KÅGERÖD

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

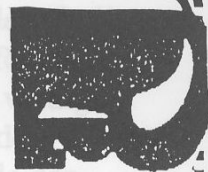
Postadress \_\_\_\_\_

Tel \_\_\_\_\_



# ANDERSTORP RACING CLUB

## SCANDINAVIAN RACEWAY



Anderstorp under våren 1993

Hej!

Under mitt besök på Nürburgring Old Timer GP under augusti träffade jag 100-talet svenska bilintresserade vänner.

Under en middag en kväll med fem stycken entusiaster och samlare bildades på deras begäran 100 Clubben.

100 Clubben erbjuder 95 nya medlemmar rätt att köra på Scandinavian Raceway i Anderstorp 1993 exklusivt under följande fyra fredagar 7/5, 28/5, 2/7, 13/8 samt hela helgen 18-19/9.

I medlemskapet som kostar 2.000:--/år ingår förutom hyra av Grand Prix-banan även ambulans med förare.

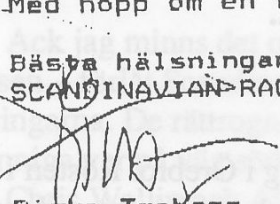
Dessutom planerar jag att några välmeriterade chaufförer som lärare under några av helgerna.

Clubben kommer att hållas exklusivt för endast 100 medlemmar.

Är Du intresserad av ett personligt medlemskap skicka Ditt visitkort på fax till mig (skriv 100 Clubben på kortet) så hör jag av mig snarast.

Med hopp om en fin vår med många sköna mil.

Bästa hälsningar  
SCANDINAVIAN RACEWAY

  
Picko Troberg  
Managing Director

Box 180 — S-334 24 Anderstorp — Sweden — Tel. 0371-161 70 — Fax 0371-161 77



## BLADHS KONDITORI.

**Inte såg det mycket ut för världen. Bladhs Konditori i Anderstorp. Men väl inne i byggnaden blandades den oemotståndliga doften av nygräddat bröd med en sällsynt stor portion vänlighet och omtanke. Kanske var det just därför konditoriet, som kunde erbjuda härbärje en trappa upp, kom att spela en nyckelroll i Scandinavian Raceways historia...**

Bladhs Konditori vid frukostdags under senare delen av sextiotalet: En förvånande mängd "Gnosjö-mopeder" står parkerade utanför. En förbipasserande undrade säkert om bygdens företagarförening hade möte. Och på sätt och vis hade den faktiskt det. Men det var inte så mycket häftstiftsproduktion, kromning eller småländska lingon som diskuterades över en kopp kaffe och makalöst god ostmacka.

Nej, det nästan maffialiknande sällskapet vid det stora fönsterbordet som syntes vara lett av en trind figur med US Navy Hair Cut och en imponerande Havanna mitt i ansiktet diskuterade Mossen.

En mosse några kilometer från konditoriet som tack vare frukostmötena på Bladhs skulle komma att bli världsberömd.

**SMÅLÄNNINGAR ÄR INTE ENVISARE ÄN ANDRA.**

**MEN DOM ÄR SMÅLÄNNINGAR...**

I mitten av sextiotalet ringde telefonen hemma hos mig i Örebro. Rösten i andra änden av linjen presenterade sig som Sven-Edvin Åsberg och var intresserad av en Cosworthmotor på 1450cc jag hade liggande. Kunde han komma upp och se på den och vilka garantier fanns det att den fungerade? Kom och se själv det är inga märkvärdigheter, Cosworth A6-kam, Hepolite-kolvar, polerade och balanserade rörliga prylar, toppen iordningställd efter alla konstens regler, sade jag.

Fabrikör Åsberg anlände några dagar senare till Örebro i vit Mustang med deklarer på sidorna som informerade om att ägaren var en av potentaterna i Team Mosarp – det var lätt att förstå eftersom logon var en cigarr...



Som läsaren säkert förstår var denne Sven-Edvin Åsberg som skulle ha en motor till sin race-Anglia identisk med mannen som blev Smokey med hela världen. Jodå, motorn kom in i Anglian och efter debutracet på Roskilde Ring ringde en förtretad Åsberg och menade att motorn inte gick så bra fast att den egentligen gick väldigt bra... Jag förstod naturligtvis ingenting förrän Sven berättade vad som hände. På ettan och tvåan gick den som en bomb men när han petade in trean stannade den nästan och spottade och fräste. Alla som någonsin kört en Anglia har redan anat anledningen – gapet mellan tvåan och trean var mycket stort och den varvilliga Fordrovan höll på att storkna när varvet föll.

Detta fick jag sedan höra från Smokey under alla år vid alla upptänkliga tillfällen...

Sven-Edvin, låt oss kalla honom så ty han var inte Smokey med folket ännu, hade tillsammans med sina kumpaner en dröm.

– Vi ska jävlar köra formel 1 i Anderstorp!

Det lät ju trevligt men...det fanns fler som hade sådana idéer. Karlskoga hade redan kört F1 fast att det då inte gällde VM. I Linköping fanns det folk i MK Scandia som funderade på att bygga en bana av internationellt snitt halvvägs till Mjölby.

Och så var det *var* den småländska banan skulle byggas.

Den skulle anläggas på en mosse i utkanten av Anderstorp åt Gislavedhållet till. Racerbana på en mosse?

– Vi har undersökt. Det ska gå, sa Sven-Edvin.

– Och så landar man ju mjukt om man åker av...

En förfärlig massa möten på Bladhs Konditori resulterade som vi alla vet i att en förmämlig anläggning där rakan dubblerade som flygfält såg dagens ljus och kunde invigas 1968.

Det sägs om smålänningar att de är envisa. Man tror gärna på det även om Smokey en sen natt erkände att han kom från Linköping.

## FLAGGORNA SMATTRADE FÖR VINDEN

### 300.000 SÅG PREMIÄRRACET PÅ MOSSEN!

Ack jag minns det om vore det igår! Solen sken och det var varmt, varmt på Mossen – förlåt Scandinavian Raceway. På Nissastigen var trafiken intensiv i båda riktningarna. De rättrogna var på väg till detta nya med det svulstiga namnet, de fåkunniga var på väg söderut mot kusten till sol och salta bad.

Chris Wollin och Alle Lönnberg kämpade med en trilskande högtalaranläggning –men vad gjorde det en sådan dag? Smokey sken ikapp med solen och Havannan var det ordentlig fyr på dygnet runt. Om jag inte minns fel hade Smokey en för dagen ny grå shantung-kostym och stubben var nykrattad. Invigningsvarvet gjordes som sig bör i Mustang Cabriolet med Smokey uppflugen på dörren och landshövdingen af Geijerstam diskret i baksätet!

Sportvagnar och Formel 3 var huvudnummer ackompanjerade av standardvagnar i fyra klasser.

Det var fest, det var glam, det var motorsport när den är som bäst.

Formel 3 hade samlat den nordiska eliten förstärkt av bland annat Trevor Blokdyk, Howden Ganley, Wal Donelly. Träningen var ett enda stort mörker. Ulf Svensson hade kört sönder diffen i Hewlandlådan, de båda R:en – Ronnie och Reine, var båda sysselsatta med att byta kamaxel. Till råga på allt elände visade det sig att Ronnies motor hade fel på en ventil och han kom inte ens ut till tidsträningen och fick följaktligen finna sig i att starta sist.

Varbergs stolthet (Ulf Svensson) var snabbast, tvåa var Howden, trea Wal och först på fjärde den före detta juniorbrottaren från Motala, Reine Wisell.

I racet missade Uffe starten och utlänningarna kunde ta täten in i första kurvan. Efter tre varv hade Reine Tore Leif Wisell tagit hand om kommandot med sin gula Tecno med Svensson hack i häl. Ronnie Peterson hade gjort en demonuppkörning genom fältet – redan uppe på femte plats!

Nu var Bagarns grabb i stöten. Nästa varv klämde han en placering, och en till och så var det Uffe Svenssons tur och så tog Ronnie sig förbi Reine och var uppe i ledning. Från sista startruta till ledning på sex varv – den grabben skulle gå långt det var en sak som var säker!

Och Ronnie drog ifrån! Ledde med över 100 meter men såg den glädje som varar beständigt. De många varven – man körde en timma – hade tårt på växellådan som gav upp andan och Ronnie tvingades bryta. Dessförinnan hade Wisell kommit igen och upp i ledning och kunde nu vinna med stor marginal.

Trevor Blokdyk, den sympatiska syd-afrikanen som för övrigt träffade en svenska som han gifte sig med, hade klättrat upp till andraplatsen.

## OJ, VILKEN RÖRA DET BLEV I STANDARDKLASSEN!

Visst såg det ut som en god idé att blanda fyra klasser i ett entimmarslopp. Men i ärlighetens namn blev det inte så kul – inte för åskådarna i alla fall. Ty det blev hart när omöjligt att hålla isär klasserna. Inte ens tävlingsledningen och varvräkningen var riktigt 100%-iga på läget.

Man körde standardvagnar grupp 2 under 1600cc vilket i praktiken innebar allt från Fiat-Abarth 1000 till Ford Cortina-Lotus. Där fanns standardvagnar grupp 2 1600-2000cc vilket handlar om Porsche (!) och Volvo. Turistbilar grupp 3 under 2000cc (Porsche och Lotus Elan) samt specialstandardvagnar grupp 5 upp till 2000cc (ett getingbo bestående av Porschar, Volvo, Escorter etc.).

Rex-generalen Björn Rothstein hade fått låna gode vännen Leffe Hansens potentia grupp 5-Porsche och satt iväg i ledning före Sven-Olof "Esso" Gunnarsson. Trea och fyra var Sten Axelsson och Ulf Norinder där den senare till slut drog längsta strået om tog sista platsen på prispallen.

Bosse Ljungfeldt i Ford Escort såg ut att gå mot en säker seger i sin klass men oljeläckage tvingade Kungens Kurir i depå för gott. Nu vann Kjell Ehrman i en Alfa Romeo GTA hårt ansatt av den våldsamt populära dansken "Maleren" – Flemming Rasmussen i en likadan bil.

I klasser över 1600cc vann finländaren Olli Lyytikäinen klart före Bengt Ekberg, båda i Porsche 911. De små 1000-kubikarna gjorde bra ifrån sig. Ragnar Segring ledde suveränt i 50 minuter i sin Abarth före segervane Olof Wiik som på sluttampen kunde gå om efter att Segrings motor mattats.

Trots oredan ett kul lopp eftersom det var oerhörd bredd på startfältet.



## SPORTVAGNARNA EN FRÖJD FÖR ÖGA OCH ÖRA

### BONNIER SUVERÄN I SUPERSNABB LOLA T70 GT.

Huvudnumret på Scandinavian Raceway denna mäktiga invigningshelg var sportvagnar och sportvagnsprototyper. Joakim Bonnier hade hjälpt till att fixa ett startfält som hette duga.

Där fanns många kända namn i det internationella zigenargäng som åkte land och rike runt med sina mer eller mindre välpreparerade sportvagnar. Paul Hawkings i sin röda Ford GT40, Eric Liddell, David Prophet och Peter Sadler i likadana bilar, där var David Piper i sin gröna Ferrari 275 LM som vi sett många gånger sen dess, John Woolfe i en magnifik prototyp-Chevron med en Repco-V8, Bonnier och Norinder i Lola T70GT, Sten Axelsson i Sid Talyors grå vagn med gröna stripes (kommer Du ihåg den?), holländaren Ben Pon i en Porsch 910, Alfor, Porsch, Chevron med mera. Det var mängder av intressanta bilar som idag kostar 20-30 gånger mer än vad de kostade då! Vem brydde sig till exempel om Heinrich Lenz lilla fina Abarth 1300? Lenz var statist i det fina sällskapet, men Abarthen var det sannerligen inget fel på. En sån liten goding!

Alltnog.

Racet blev något av ett anti-klimax. Joakim Bonnier var helt suverän. Naturligtvis kom snacket om fusk – på äktsvenskt missunnsamt vis – igång. Det fanns de som menade att Jo Bo hade en 5,7 liters Chevy istället för en fem-liters. Vem vet? Paul Hawkins kom tvåa och Sten Axelsson trea. Fyra var engelsmannen Liddell i GT40 efter att Uffe Norinder brutit med son T70.

Ben Pon vann sportvagnsprototypernas uppgörelse men först efter en otrolig fight med John Woolfe i Chevrons "one-off" med V8 som de facto såg ut som en förlängd B8! Bilen fick modellnamnet B12 GT och hade debuterat en månad tidigare på Silverstone där Woolfe vann.

Invigningstävlingen var en succé. Hade inte vädret varit så otroligt badvänligt hade det säkert kommit än fler än de 30.000. Många undrade varför man inte annonserat om träningarna på fredag och lördagen. Svaret var typiskt Anderstorskt! Man hade inte vågat eftersom man jobbade med banan och allt runtomkring in i det sista! Ändå kom ca 5000 för att se lördagsträningen!

Polisen hade kommenderat ut 105 man. Enda uppgifter blev att leda trafiken. Till några kvällstidningars förtrytelse haffades bara tre fyllerister i Anderstorp-Gislavedsområdet – och det är mindre än under en "vanlig" week-end!

Facktidningen Illustrerad Motor Sport tryckte i sitt julnummer vad många tyckte: Scandinavian Raceway – En bana för VM!

Och utanför Bladhs Konaditori stod det som vanligt fullt av Gnosjömopeder vid frukostdags. Nu hade man satt Mossen på kartan. Nu var siktet inställt på Swedish grand Prix...

Och nu är det alltså dags för jubileum. 25 år har gått. Reservera därför redan nu helgen 5-6 juni för ett återbesök på Mossen! Många av ekipagen från premiärracet har lockats tillbaka, somliga med originalchaufför! Missa inte detta unika tillfälle!





## Continental är huvudsponsor för Anderstorps jubileum!

I en tid av nästan ständigt mörker är det extra inspirerande att presentera positiva nyheter. Inte minst för oss bilentusiaster som ofta får kliva tillbaka när vardagen blir hårdare.

Som vi tidigare berättat fyller Scandinavian Raceway i Anderstorp 25 år. Behöver vi också påminna att det likaså är 20 år sedan första VM-loppet i Formel 1 kördes? Två jubileum som allt flera vill vara med och göra till något alldeles extra nådens år 1993.

Sedan vårt förra brev har flera positiva saker inträffat. Däcksföretaget Continental är arrangemangets huvudsponsor och de kommer bland annat att bjuda in 5.000 av sina kunder och anställda. Försäkringsbolaget Wasa finns också med och ska förlägga sitt årsmöte för specialbilsägare till Continental Oldtimer Grand Prix Jubileum, vilket är tävlingens officiella namn.

Sist men ingalunda minst har vi populära Teknikens Värld som samarbetspartner. Förutom rejäla redaktionella inslag kommer tidningens läsare att ges möjlighet att besöka banan till reducerade kostnader.

Vilken tur att det byggdes rejält med läktare på Anderstorps-banan en gång i tiden!

### Steigenberger International och Ronnie-kavalkad.

Vi har långt framskridna förhandlingar med Steigenberger International Super Sports Cup - den historiska racingens kanske populäraste klass. Missa inte att se de mäktiga Can-Am-sportvagnarna från tidigt 70-tal med sina drygt åtta liter stora motorer. Toppfarter över 300 km/timman på Anderstorp-rakan utlovas!

Lika snabbt går F1:orna från Anderstorps storhetsdagar som Formel 1-arrangör. Vi får se några av Ronnie Petersons finaste bilar i en uppvisning runt banan som lär göra alla nostalgiker mer än lyckliga. Samtliga vagnar är i absolut originalskick och hanteras av kapabla förare.

En fröjd inte bara för ögat utan även för ett vaket öra - historikerna kör nämligen o censurerat utan ljuddämpare!

#### SCANDINAVIAN RACEWAY

Box 180 · 334 24 Anderstorp · Tel. 0371-161 70 · Fax. 0371-161 77

#### DICLIN PROMOTION

Box 94 · 581 02 Linköping · Tel. 013-11 19 30 · Fax. 013-12 50 99



# FORMELSIDAN

Formelbilar F2 F3 FF1600.

Som ni vet så har det under det gånna året varit lite tunnsått med deltagare i våra tävlingar.

Därför har jag talat med några nu aktiva förare och kommit fram till att i FF 1600 göra en A och B klass. Samma system som i England. Bilar fram till 31/12 71 klass A, bilar 72 till 31/1274 klass B, vi skall givetsvis köra isamma heat.

Vidare vill vi att vid ev prisutdelning typ prispall skall ettorna i varje klass tas fram inte som nu de tre första iloppet.

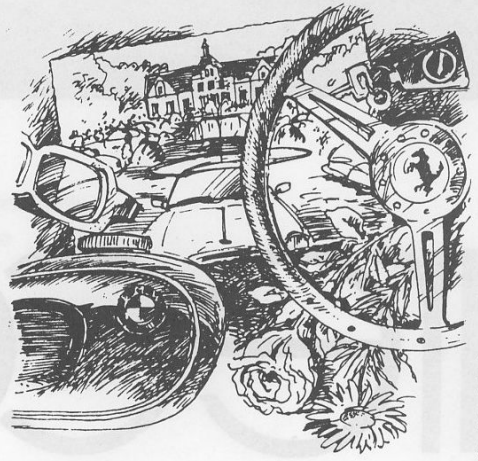
Ett rykte säger att det kommer ut två nya F3 1000 i sommar det blir tre stycken iklassen eller hur Jan Molin, samma rykte säger att två nya FF1600A kommer samt att Paul Ainsar har köpt Lofthammars Dulon som han har lovat attkomma ut med. Dessutom hoppas jag att Christer Löfström får ordning på sin fina Lola F2.

Sen får vi hoppas att alla som har bilar kommer till alla tävlingar. Har ni synpunkter eller vill anmäla ert intresse så kontakta gärna mig.

Laxå 92 12 30  
PeO Söderberg.  
0584/11906.

## Båstad Classic Car Show

Lördagen den 10 juli 1993. Norrvikens Trädgårdar



Nordens förnämsta bilutställning bjuder på exklusiva fordon i en sagolik miljö. Allt från klassiska veteraner och motorcyklar till moderna sportvagnar och lyxbilar.

Och den populära tävlingen Concours de Charme. Inramat av en ljuvlig parkmiljö, bara ett stenkast från tennismetropolen Båstad.

Välkommen till Båstad Classic Car Show när sommaren är som bäst.

Anmälan och information: Karl-Erik Ekdahl,  
Box 39, 230 44 Bunkeflostrand.  
Tel 040-16 11 83.  
Fax 040-16 25 19.



Sista anmälningsdag 10 juni.

# STANDARDVAGNSSIDAN

Allt är inte nattsvart i Sverige i dag.

Det har i dagarna blivit klart att WARECO går in som prissponsor även 1993, det blir troligtvis något liknande som under 1992, och de priser vi då fick kan ingen klaga på. Mer om detta i nästa tidning.

Det verkar som vi blir c:a 10 bilar till under 1993, det är nästan bara stora bilar som man hör talas om, vart har alla bilar under 1000cc tagit vägen??????????

## ANDERSTORP

Till tävlingarna på Anderstorp den 4-5-6/6 har c:a 30 bilar anmält att de vill åka, mycket bra!

GRATTIS BENGT BENGTSSON SOM BLEV 50 FÖR NÅGRA DAGAR SEDAN.

GRATTIS SLUGGO SOM BLIR 50 OM NÅGRA DAGAR.



# wareco

## UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS



# AD sidan

Tro det eller ej men klass AD existerar fortfarande åtminstone på papperet och detta är ett av bevisen. Tävlingsheatet för de äldre vagnarna har ju det senaste året varit minst sagt klen när det gäller antalet deltagare. Detta innebär dock inte att klassen är helt på utdöende. Ett bevis på motsatsen är vår klasspappa Bengt Frelin som tillsammans med Gunnar Elmgren, Per Gjerdm och ytterligare några entusiaster (dock ej medlemmar?) visat upp sej och de fina bilarna på bl a EM tävlingen på Knustorp. Bengt deltog också i baktävlingen i Järvsö. Så hemskt mycket mer har väl inte hänt under 1992 och detta beror väl på att några av de vanligtvis trogna förarna har saknat diverse vitala delar i sina bilar. Man ska inte gråta över spilld olja som det heter i det gamla ordspråket utan nu är det dags att blicka framåt mot en ny säsong.

Ska det bli någon ny säsong för AD bilarna över huvudtaget kan man naturligtvis fråga sej. Ja vi är naturligtvis några som hoppas och tror på detta men vi behöver bli fler. Vissa idéer finns om hur vi ska få fler deltagare men alla tips emottages med största tacksamhet.

Vi vore mycket tacksamma för att få en koll på vilka av RHK:s medlemmar som så att säga hör hemma i våra klasser. Det kan ju mycket väl finnas någon som inte finns med på vår lilla lista men som har en bil som hör hemma i klasserna eller som håller på att försöka få tag på något åkbart eller som i största allmänhet tycker att AD är det rätta. Hör i så fall av dej till Bengt Frelin eller undertecknad. Vi är intresserade av att få tag på alla som har en sport-tävlingsvagn av årsmodell 1950 eller äldre.

Det är vår förhoppning att från och med nu ska det bli en AD sida i varje nummer av rutflaggan. Vi hoppas också att nästa säsong ska bli den intressantaste på länge för nu ska det hända saker inom AD. För att detta ska lyckas måste vi dock hjälpas åt så kom igen nu alla ni som har haft tusen olika ursäkter. Nu finns det inga ursäkter som gäller längre nu ska vi ha fulla heat på banorna och har man ingen bil klar så finns det ju möjlighet att hjälpa till med annat t ex skriva en rad i AD sidan.

Det var väl allt för den här gången, hör gärna av dej till Bengt eller mej.

Roland Haraldsson

Klassrepresentant:  
 Bengt Frelin  
 Bredav. 50  
 182 45 Enebyberg  
 Tel. 08-768 42 85  
 Tel arb. 08-735 55 00

Roland Haraldsson  
 Björkåkra  
 514 02 Uddebo  
 Tel. 0325 272 40, 010-299 12 02  
 Fax. 0325-272 40  
 Tel arb. 033-11 50 01  
 Träffas ofta också på 033-13 25 41

TILL SALU

Ford Transit 1985 3 meters flak, kula, ny slutväxel, nybesiktigad ingen rost. Tvåans växel hoppar ur vid motorbroms. Pris: 15.000:-  
Mats Israelsson Tel: 08/756 28 35.

TILL SALU

Häftiga Dubbdäck, fram Pirelli 800 dubb/däck 15 tum.  
Bak 1.100 dubb/däck 15 tum, 6 mm dubb på samtliga + fälgar 5 st helkromade Porsche original.  
Ring för mer info till Bengt Ekberg Tel: 08/96 07 55 efter 19.00

TILL SALU

MERLYN FJ / F3 -63/64 komplett utan motor Tel:0418/351 70

TILL SALU.

4 Pirelli CN 36 175/70 - HR 15 Pris: 1.200:-  
Åke Lindh Tel: 044/241 510.

TILL SALU.

Till Ford Nova 1600cc F3 motor. Block med 3 lagrad stålvevaxel, stålstakar, högkomp, kolvar.  
Ev byte Lotus TC motor eller delar.  
Tel:054/83 33 37 e 17,00 Håkan.  
054/54 47 26 e 17,00 Kenneth.

# SÄKERHETSUTRUSTNING

## RACING & RALLY-OVERALLER

FOLKRACE-OVERALL "Picko" **510:-**  
PROBAN, Godkänd av SBF för Folkrace  
Finns i blått eller rött. Storlekar: S, M, L, XL

JAYBRAND 1-lagers **1.600:-**  
NOMEX. Godkänd av SBF för racing.  
Finns i blått, rött och svart i alla storlekar

JAYBRAND 2-lagers **2.400:-**  
NOMEX. Godkänd av FIA. Finns i blått, rött och svart i alla storlekar

JAYBRAND DE LUXE **3.600:-**  
NOMEX. Godkänd av FIA. Finns i: Vit/röd, vit/svart, vit/gul, vit/blå, vit/grön

Säkerhetsbälten, 4 & 6 punkt  
• Balaklava • Underkläder  
• Handskar • Skor • m. m.

Ring, faxa eller besök vår butik i Kristinehamn. Vi skickar gärna färgbroschyr och utförlig prislista. Välkommen!



## HJÄLMAR

SHOEI **1.950:-**  
SHOEI ZRJ-101V  
Tävlings hjälm i vit glasfiber

SHOEI GRV-4 integral **4.300:-**

AGV **3.300:-**  
AGV F1  
Tävlings hjälm i UHMW. Inredning i Kermell. Med syrgasuttag.



Picko Troberg  
**Racing**  
PRODUCE CHAMPIONS

Havgatan 1, Drevsta Industriområde  
681 00 Kristinehamn  
Tel. 0550 - 122 40 • Fax. 0550 - 820 91

