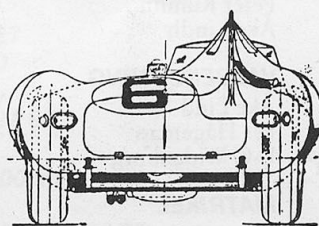
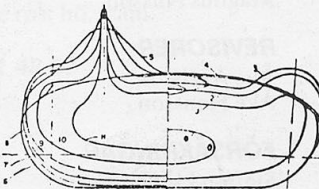
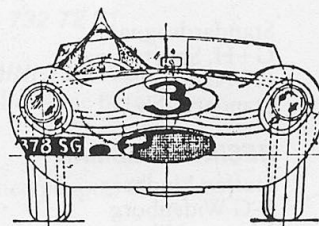
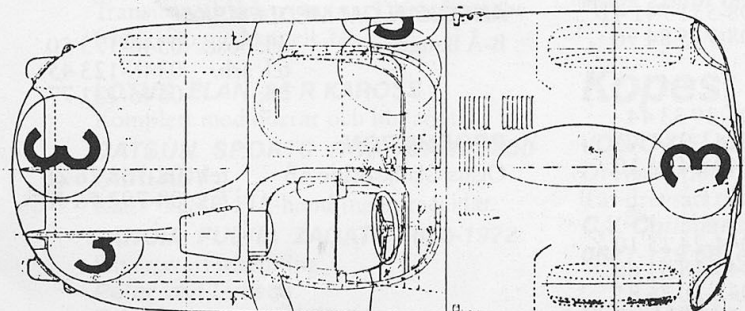
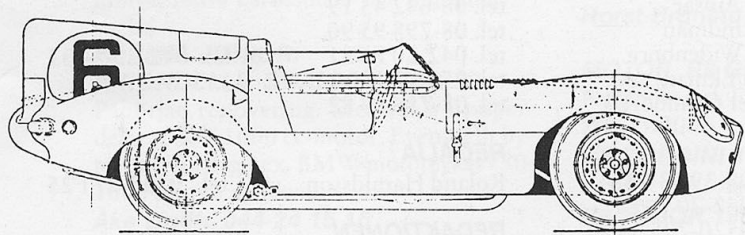
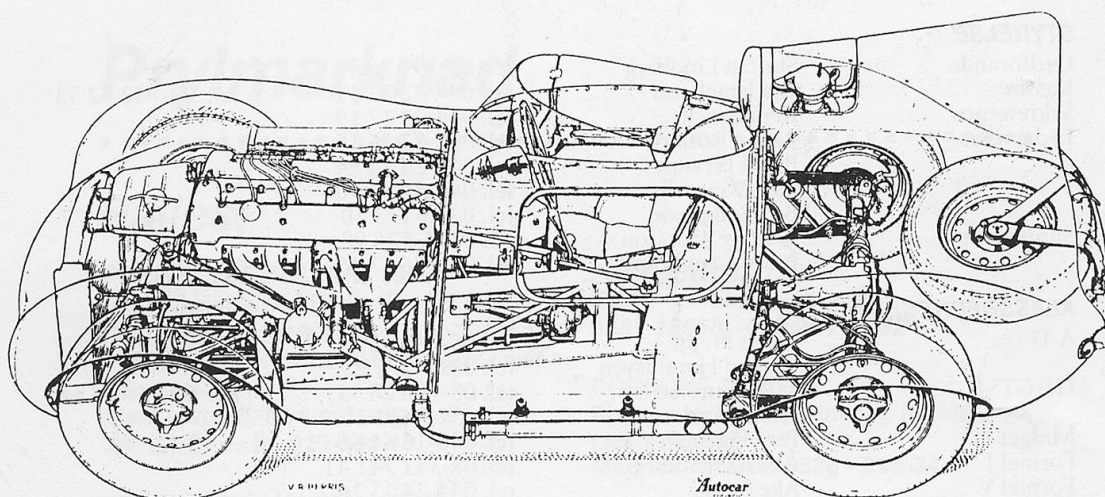


RUTFLAGGAN NR 1 1995



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 561, S-291 25 Kristianstad





RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 561, S-291 25 Kristianstad
Postgiro 493 77-5

**OBS NY ADRESS
till klubben:**

**Box 561
S-291 25 Kristianstad**

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande
Kassör
Sekreterare
Ledamöter

Staffan Lindberg
Gia Israelsson
Kent Baeck
Bruno Rösler
Bertil Persson
Lars Wramell
B-Å Bengtsson
Tommy Brorsson
Björn Cronholm

tel. 08-39 33 44
tel. 08-732 72 31
tel. 044-23 12 19
tel. 019-22 56 18
tel. 044-24 74 94
tel. 040-16 16 90
tel. 0346-173 50
tel. 0435-526 98
tel. 040-16 47 45

fax 08-732 72 33

fax 0346-131 77

Suppleanter

KLASSREPRESENTANTER

A-D

Bengt Frelin
Roland Haraldsson
Mian Jutterström
Henry Andersson
Per Hågeman
Åke Axelsson
Åke Lindh
Nick Tammemägi
P-O Söderberg
Paul Ainsar
Bo Lindman
L-G Widenborg
Olof Ekman
Roger Grimborg

tel. 08-768 42 85
tel. 0325-271 25
tel. 08-756 28 35
tel. 0515-411 20
tel. 040-18 61 60
tel. 08-551 741 41
tel. 044-24 15 10
tel. 0322-221 09
tel. 0584-119 06
tel. 08-642 45 19
tel. 08-798 95 90
tel. 042-20 76 81
tel. 0520-269 95
tel. 08-756 87 82

fax 08-756 25 66

fax 042-20 74 33

GT-GTS

Midget
Formel J
Formel V

Formel Ford

Standardvagnar
G+H, Sportvagnar
GT-Nationell
Standard -Ny

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg
L-G Widenborg
Magnus Nilsson

tel. 08-39 33 44
tel. 042-20 76 81
tel. 0520-295 34

REVISORER

Åke Axelsson
Åke Hansson

tel. 08-551 741 41
tel. 08-715 84 96

FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg
Peter Kumlin
Åke Lindh

tel. 08-39 33 44
tel. 0243-284 77
tel. 044-24 15 10

VALBEREDNING

Åke Lind
Per Hågeman
L-G Widenborg

tel. 044-24 15 10
tel. 040-18 61 60
tel. 042-20 76 81

MATRIKEL

Roger Grimborg

tel. 08-756 87 82

REGALIA

Roland Haraldsson

tel. 0325-271 25

REDAKTIONEN

Staffan Lindberg

tel. 08-39 33 44

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

B-Å Bengtsson

tel. bost. 0346-173 50
tel. arb. 0346-123 45
fax. 0346-131 77

PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB

tel. 08-768 26 28
fax 08-792 16 46

Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Staffan Lindberg
Pungpinevägen 12, 128 38 Skarpnäck.
Vi behöver både bilder och reportage!

Vi vill gärna ha ditt material på diskett för att spara tid och pengar till klubben. Har du tillgång till dator gäller följande:

Rutflaggan produceras i PageMaker 5.0 i Windows-miljö. Leverans kan ske i olika Windows-format t.ex. PageMaker 5.0, Microsoft Word, World Perfect, Windows Write, ASCII-text, m.fl. Arbetar Du i Macintosh kan Du få texten i PageMaker 5.0-format, Word 4.0, 5.0, 5.1 och 6.0 för Macintosh eller ASCII-text. Det går också bra med tydlig maskinskriven text.

Prylmarknad

Säljes;

FORMEL VEE DOLLING 1966

Fint originalskick, körklar. Pris 15.000:--

FORMEL VEE RPB 1967

Bilen klar för Historic Race. Ring för mer information.

Mats Lundyll, Nirsmatsvägen 8
790 21 Bjursås, 023-508 10

FORMEL VEE HANSEN 1973

I raceklart skick. Original "Karringer"-motor. Extra karosdelar och hjul med slicks.

FORMEL JUNIOR:

HIRONDELLE SWALLOW 1958-59

Påbörjad renovering. Mestadels Cooperdelar. DKW 1000 cc-motor. Eventuellt bytes mot förslag t.ex. BMW-motorcykel 750-1000 cc som delikvid.

Åke Lindh, 044-24 15 10

010-245 66 55

PS. Till salu även dragare/husbil med släp. Transit med Volvo-motor, 1966, skattebefriad, släp med kapell. DS.

LOTUS ELAN 26 R KAROSS

Komplett med dörrar och huvar etc.

DATSUN SPORTS ROADSTER 1600 FAIRLADY

Klass GTS/F, FIA-handlingar, raceklar.

LANCIA FULVIA ZAGATO 1600-1972

Silver/svart inredning.

Peter von Lukacs

Tel arb. 08-744 55 51

Fax 08-744 55 52

Hem 08-711 59 92

FORD ANGLIA 1962

TC 12, Race klar, FIA papper

0587-12958, 010-204 84 99

PORSCHE 356B -60

Renoveringsobjekt. Lämplig för historisk racing. 23.000:-

Magnus Nilsson 0520 - 295 34

REVOLUTION FÄLGAR 98mm

2 st. 13 x 6, 2 st. 13 x 8

Horst Brüning 08 - 732 72 31

MOTOR, R8 GORDINI 1300 cc

Nyrenoverad. Finns hos Arne Berg för test. Pris 25.000:-

R8 GORDINI 1967

Renoveringsobjekt med papper, 4 vx låda.

R8 MAJOR 1964

Går att provköra, lite rost hö. fram.

Ring för info.

Hans Zolnir 08-711 43 67

Köpes;

VOLVO-DELAR

Drevsats 4.88 till M27

Tät-drevsats till M40

C.V. Christiansson,

0587-129 58, el. 127 92

SLÄP 1100 kg - 1500 kg

Att dra min M.G. på.

Mian Jutterström, 08-756 28 35

Från ordföranden



STAFFAN LINDBERG

Som framgång av tidigare utskick har vi haft årsmöte. I förhållande till det förhryda utrymmet var det många som kom, alla stolar blev utnyttjade. Förhandlingarna var ganska raskt undanstökade åtminstone så långt som till ansvarsfriheten för styrelsen och fastställande av årsavgiften för 1996.

Om valet till ny styrelse och andra funktionärer kan bl.a. sägas att man önskar det kommande årets valberedning större framgång i arbetet än vad som varit fallet för det gångna årets.

Sammankallande i valberedningen och föreslagen ordförandekandidat lyste med sin frånvaro. Få av de närvarande kände vederbörande och förslaget vann inget bifall.

En något torftig situation uppstod men efter lite resonerande lyckades vi få ihop en styrelse som mycket likade den tidigare. Vi tackar för förtroendet.

Två motioner behandlades med ungefär den innebörden att vi borde ta fram ett nationell reglemente som syftade till att göra historisk racing enklare och billigare. Då ett sådant reglemente måste godkännas av Bilsportförbundet begärde styrelsen in synpunkter därifrån. Dessa kom i form av ett brev från förbundsdirektören till klubbordföranden. Brevet kan läsas härintill. Motionen avslogs.

En som inte längre är kvar i styrelsen är Horst Brüning. Vid diskussionen före årsmötet var vi båda ense om att vi hade gjort vårt i klubbarbetet och ville ägna oss åt den privata racingverksamheten. Av det ovan-

sagda framgår att jag inte "kom undan" medan Horst slapp uppdrag.

Jag vill passa på att tacka Horst för den fantastiskt fina insats han under åren har gjort för klubben och sina aktiva racingkamrater. Mycket hade blivit dyrare och sämre eller inte blivit av alls om inte Horst hade grejat det. Tack Horst – du slipper nog inte helt, vi har en del jobb åt dig!

HJÄLMAR OCH DÄCK

Efter avslutat årsmöte och stärkande lunch vidtog den sedvanliga diskussionen kring tävlingstillfällen och regler. Bl.a. diskuterades hjälmar. Jag fick i uppgift att ta reda på vad som gäller.

I skrivande stund är hjälmfrågan fortfarande under behandling i Bilsportförbundet. Något problem har tillstött som gjort att frågan "plöjts upp på nytt". Besked kan tidigast utlovas i nästa Rutflagga.

Däck är också ett ständigt återkommande ämne. TL Racing AB meddelar att L- och M-profiler till i stort sett gamla priserna finns i lager. Däremot har vi inte längre de 15% rabatt som gällde under förra säsongen. Telefonnummer till TL Racing är 011-16 70 60, fax 16 70 04.

Tävlingsprogrammet för säsongen ser ut så här:

2-4 juni	Anderstorp	intern	Banvärdar
17-18 juni	Falkenberg	spv. meet.	Horst Brüning
30 juni-1 juli	Knutstorp	intern.	B-Å Bengtsson
22-23 juli	Knutstorp	MGCC open	Tommy Brorsson
26-27 aug.	Mantorp	Sportscar Show	Per Hågeman
16-17 sept.	Anderstorp	avslutningstävling med Per Norberg som värd.	Bruno Rösler
alt 23-24 sept.			

Utöver detta program inbjudes vi till:

Backtävling i Sundsvall 13-14 maj.

Tävlingen, som också är ett SM-arangemang för moderna bilar, går på det tämligen centralt belägna Södra Berget, vilket torde innebära stor publik. Du behöver inte slita på racingdäcken. I backtävlingar är alla däcken på listan tillåtna.

Kontakta Bruno Rösler omgående om du vill köra. Tel. 019-22 56 18.

Bromma test 20 maj

Vi övningskör och provar på Bromma, lördagen den 20 maj.

Grunden är öppen för insläpp kl. 09.00 - 10.00.

För annan tid ring Per Norberg för överenskommelse 08-718 04 01.

Pris 100:- per bil.

Glöm inte matsäcken.

Välkomna

Vill du prova bilen eller öva upp dina fyrhjulssladdar

Då gives det allehanda träningstillfällen:

Karlskogabanan

26 april och 31 maj, klockan 16-20.

Pris 200 kronor per bil.

Falkenbergsbanan

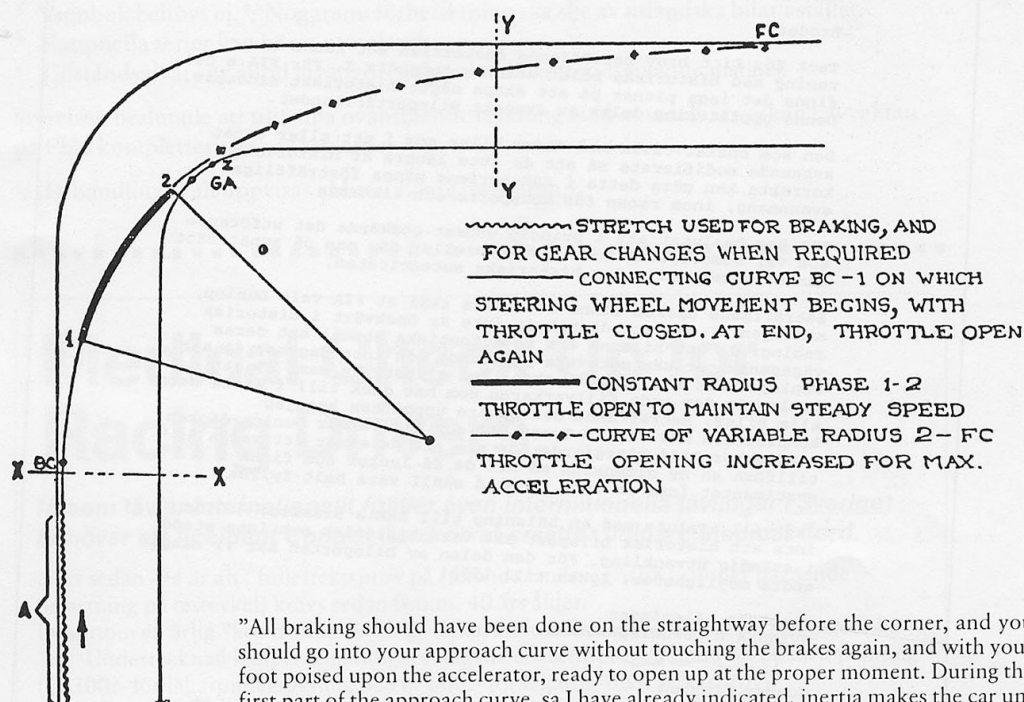
följande onsdagar klockan 17-20:

26 april, 10 och 24 maj, 7, 14 och 28 juni,

2, 16 och 30 augusti samt 22 september.

Pris 200 kronor per bil.

Servering av kaffe och smörgås vid depån.



"All braking should have been done on the straightway before the corner, and you should go into your approach curve without touching the brakes again, and with your foot poised upon the accelerator, ready to open up at the proper moment. During the first part of the approach curve, as I have already indicated, inertia makes the car unwilling to rotate about its vertical axis and go into a drift. It is easier to initiate the turning moment, and cause the rear wheels to break away, if you go into the first part of the approach curve with the throttle shut, because the slight braking effect of the engine will take some of the weight off the back wheels and reduce their adhesion."

Sid 88 i Piero Taruffis "Lärobok i körteknik."

**Senaste förstärkningen av
klasspappor utgöres av
Henry Andersson i GT3,
Roger Grimborg i Standard Ny,
Nick Tammemägi i FV och
Bosse Lindman i Standardvagnar.**

Nick klarar på några av de följande sidorna
ut historien om FV och Bosse svarar för en
presentation av sig själv.

Vidare har vi fått en trevlig berättelse
av Viktor Israelsson där han beskriver en ung
debutants vedermödor.

Hur blir det med hjulen?

När detta skrivs har FIA-bulletinen för mars
månad ännu inte kommit och dessvärre tror
jag inte att svaret kommer att finnas där. Vi
får nog vänta till april-bulletinen.

Kommissionen lär dock ha fattat ett
beslut som innebär att "Minilite Style" hjul
med "original dimensions" är tillåtna på
"alla bilar".

Tävlingsstandardvagnar och GTS-bilar
får använda "period specification alloy
wheels".

Standardvagnar och GT-bilar får bara
använda homologerade hjul.

Hur det senare går ihop med den för-
sta satsen hajar inte jag riktigt, men efter-
som ingen ordnar tävlingar med sådana bi-
lar spelar det kanske mindre roll.

F.ö. anser jag att man skall lära sig Ap-
pendix K ordentligt om man håller på med
historisk racing. Finns att köpa för 75 kro-
nor från Svenska Bilsportförbundet.



Stockholm, 1995-01-16
Ordförande Staffan Lindberg
Racerhistoriska Klubben

Broder!

Tack för Ditt brev beträffande önskemålen att kunna köra
racing med historiska bilar utanför Appendix K. För FIA:s del
finns det inga planer på att skapa något historiskt sidospår.
Denna uppfattning delas av Svenska Bilsportförbundet.

Den som önskar tävla med äldre bilar som i ett eller annat
avseende modifierats så att de inte längre är historiskt
korrekta kan göra detta i SSK-seriens många förträffliga
evenemang, inom ramen för Modsports och liknande.

FIA har beslutat att i princip endast godkänna det utförande
som var homologerat inom perioden eller där man på annat sätt
kunnat säkerställa den historiska autenticiteten.

Beträffande däckerna finns det flera skäl at FIA valt Dunlop,
nämligen 1) att ett däckskrig inte är önskvärt i historisk
racing, 2) att bilarna ska se autentiska ut, 3) att deras
vägegenskaper ska motsvara periodens och inte dagens, 4) att
Dunlop visat sig ha en mycket god slitstyrka samt 5) att
Dunlop är den enda tillverkaren som har däck till i stort sett
alla bilar. Beträffande den senare uppgiften kan jag
komplettera med att SP Tyres Ltd som tillverkar Dunlop-däck
i november 1994 klargjorde för mig att de avser att varje år
tillföra en ny dimension så att de få luckor som finns i
sortimentet inom en snar framtid skall vara helt fyllda.

Jag vill avsluta med en hälsning till RHK:s årsmöte: - Glöm
inte att historisk bilsport ska vara historisk och inte stadd
i ständig utveckling. För den delen av bilsporten har vi många
andra möjligheter! Lycka till 1995!

De bästa hälsningar
SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

Gunnar Elmöten

Postadress: BILSPORTENS HUS
Bergkällavägen 31 A
191 79 SOLLENTUNA
SWEDEN
Telefon: 08-626 33 00
Telefax: 08-626 33 22

Bankgiro: 495-8617
Postgiro: 35 23 00-8



REGLER OCH POÄNGBERÄKNING I 1995 ÅRS RHK CUP

HORST BRÜNING

- 1) Endast medlemmar kan tillgodoräkna sig poäng i RHK-cupen.
- 2) Endast tävlingar som ingår i RHK's tävlingskalender räknas i cupen.
- 3) Vid 2 race under samma helg räknas resultaten från båda racen ihop.
- 4) Vid samma poäng totalt är det den tävlande med mest bilar i klassen som placeras först.

Poängberäkning vid minst 5 bilar i klassen:

1:a	9 poäng
2:a	8 poäng
3:a	7 poäng
4:a	6 poäng
5:a	5 poäng
7:a	3 poäng
8:a	2 poäng
9:a	1 poäng

Poängberäkning vid mindre än 5 bilar i klassen:

1:a	4 poäng
2:a	3 poäng
3:a	2 poäng
4:a	1 poäng

Dessutom får alla startande i varje tävling:

5 poäng

Sammanställt efter inkomna synpunkter och önskemål på RHK's
framtids- och planeringsmöte hösten 1994.

H.Brüning

I sista minuten besked om hjulen, i FIA:s marsbulletin!

. Erratum

In the 1995 Appendix K, art. 8.9, Fuel, the reference to art. 252.8.1 of Appendix J should read art. 252.9.1.

. Wheels

For the application of art. 12.11 of Appendix K, and until further notice, it is specified that Competition Touring Cars and Competition Grand Touring Cars of period F may be equipped with "Minilite"-style alloy wheels to the original wheel dimensions, if no alternative period specification lightweight wheel is available. The maximum track widths must be respected.

INBJUDAN

Falkenbergs Motorklubb hälsar Dig välkommen till en historisk biltävling inför publik på Falkenbergs Motorbana den 17-18 juni 1995. Tävlingen gäller heat 2, 3, 4, 5, 6 enligt app. K. I samband med denna tävling genomförs en deltävling i Automobil Sportscar Cup i samarbete med SVKG. Välkommen till en trevlig sportvagnshelg i Falkenberg. Falkenbergs Motorklubb.

Förare:.....

Adress:.....

Postnr.....Postadress.....

Tel.Bost.....Tel Arb.....

Licensklass A B Nummer.....

Anmälare:.....

Klass:	GT/GTS	Standard	Standard-N
	Formel ny	Formel äldre/A-D	GT-N, Racersp.vagnar

Bilmärke.....cc.....Årsmodell.....

Förarens fasta startnr.....Klubb.....

Första sidan av bilens ID-handling bifogas denna anmälan.

OBS! Ljudnivån får ej överstiga 100 db.

Undertecknad förare förbinder sig att följa de för tävlingen utfärdade tillägsreglerna samt slutinstruktioner. Allt tävlande sker på den tävlandes egen risk. FISA, SBF eller arrangören, dess tävlingsledning och funktionärer avsäger sig allt ansvar för under träning eller tävling inträffade skador, olycksfall eller dylikt.

Anmälares underskrift:.....

Förarens underskrift:.....

SISTA ANMÄLNINGSDAG 95.06.01

SÄNDS TILL: Falkenbergs MK
c/o Hall
Box 15
311 21 Falkenberg

Anmälningsavgift: 700 kronor

Betalas i sekretariatet vid ankomsten

NYTT FÖR NORDBOR:

PROTOKOLL SBF S2/95

fört vid möte Star hotell i Lund
1995-01-21 kl 12.00 - 17.30.

§ 11

Licensfrågor.

Frågeställningar har uppkommit i samband med inträdet i EU hur frågor runt licenser och Accident Control Card ska hanteras. Efter förfrågan från SBF till FIA har besked kommit att reglerna behöver kompletteras på dessa punkter. FIA återkommer om detta.

Konstaterades också att Norge genom dispens från FIA jämställs med EU-länderna vad avser tävlande och licenser.

Vid nordiskt Generalsekreterarmöte i Sollentuna den 17 jan beslutades att Norden gemensamt, tills vidare, tillämpar följande tolkning av bestämmelserna för tävlande vid nationell tävling inom annat land inom EU:

- * Licens ska vara försedd med EU-symbol.
- * Läkarundersökning enligt licensutfärdande ASNs bestämmelser. "Läkarundersökning enligt ASNs bestämmelser" skrivs på licensen.
- * Accident Control Card, ACC, behövs ej.
- * Starttillstånd från eget ASN behövs ej.
- * Tillägsregler och all kommunikation sker på arrangerande lands språk. Det är den tävlandes skyldighet att se till att kommunikationen fungerar.
- * Endast arrangerande lands regler gäller.
- * Beslut och bestraffningar utfärdade av tävtingsledning och domarjury kan överklagas enligt arrangerade lands bestämmelser. Besträffningar, som ska behandlas av högre instans, ska behandlas av bestraffningsorgan i den tävlandes hemland.
- * Vagnbok behövs ej. ^{1/} Noggrann förbesiktning ska ske av utländska bilar i stället.
- * Nationella serier kan köras utomlands.
- * Tillståndsgivare är alltid arrangörens hemlands tillståndsgivande instans.

Styrelsen beslutade att tillämpa ovanstående tolkning med omedelbar verkan i avvaktan på FIAs kompletteringar av reglerna.

^{1/} ID-handling skall uppvisas i Hist. tävling (red. anm.)

Medical Check Up for Racing Drivers.

Ni som tävlar internationellt (gäller även internationella tävlingar i Sverige) behöver ett Accident Control Card vilket ersätter tidigare Medical Card.

Nytt sedan -94 är att "fulleffektsprov på rullande landsväg" (EKG under pågående belastning på testcykel) krävs redan fr.o.m. 40 års ålder.

Dessutom en årlig "kontrollbesiktning" (läkarundersökning) som tidigare obligatorisk.

Undertecknad hjälper som tidigare hugade chaufförer med detta till en facil penning (kr 300:- för läkarundersökning och kr 600:- för läkarus. inkl. arbetsprov).

Läkarundersökning och arbetsprov utförs vid ett och samma tillfälle i Helsingborg eller eventuellt Malmö.

Intresserade kan ringa dagtid 042-14 43 35 och kvällstid 040-12 27 86.

Carsten Wihlborg, Sportvagnsentusiast och leg. läkare.

FORMEL VEE SIDAN

NICK TAMMEMÄGI

JAG HAR UNDER NÅGRA ÅR VARIT I DEPÅERNA VID RHK:S TÄVLINGAR DÄR HAR JAG MÄRKT ATT DET FINNS EN SAMMANBLANDNING OM OLIKA KLASSER I FORMULA VEE. JAG SKALL GÖRA ETT FÖRSÖK ATT KLARLÄGGA DETTA.

KLASS F-VEE 1300CC.

Från början när klassen kom till Europa 1965 var motorn på 1200cc. Den klassen körs fortfarande i USA och lär gå väldigt fort idag.

1967 kördes i Sverige både 1200cc och 1300cc tillsammans, men prisbedömdes var för sig. Klasseger 1200cc/1967 var om jag inte missminner mig, Torbjörn Larsson Sol-lentuna.

Trimningsgraden 1968 var nästan noll, men det började förekomma bilar med kulbults framvagn och breda bakaxlar från VW1300.

År 1970 ändrades reglementet så att kamaxel fick slipas om och oljefilter och extra oljekyl fick monteras, allt annat var fortfarande standard. Original insugsrör, max 30mm förgasare, standard komp. o.s.v. Bilarna 250mm längre. 1972 släpptes komp. förhållandet.

Så kom 1973 års reglemente. Mycket stora förändringar. Idag är det många som kallar dessa bilar för Super Vee vilket är fullständigt felaktigt, klassen heter fortfarande F-Vee 1300. Reglementet innebar skivbromsar fram, aluminium fälgar max 5,5", slicks. Ändrad infästning för stötdämpare fram, kylfläkt fick tas bort. Fri trim på motor endast vent.dim. bibehölls, samt en begränsning till 2 st 30 mm förgasare. Effektuttag ca 125-128 hkr. Nu fick Formula Ford åkarna hålla i hatten.

Många av de gamla bilarna byggdes om efter detta reglemente och kan därför rekonventeras tillbaka till ursprunget så att det går att åka historiskt med dem.

Super Vee bilen som jag nämnt tidigare är något helt annat. Den kom 1971. Många av de större racerbilstillverkarna hängde på.

Super Vee har en motorvolym max 1600cc, motorn bygger på VW 411 motorn

med en spec. cyl.sats från Volkswagen. 4 st 40mm förgasare får användas. Fri trimning under förutsättning att endast VW detaljer används förutom kamaxel, kolvringar och lager.

Växellådshus måste vara VW märkt annars fritt. Framvagn fri förutom styrspindlar, nav, broms skivor och bromsok.

Bakvagn fri utom drivaxelknutar och nav, skivor bak tillåtna om dom är VW delar från typ 3 eller VW Porche 914/4.

Med andra ord är Super Vee väldigt lik en F-3, motoreffekten låg på ca 160-170 hkr. Fälgar fram 13"-15"x6". Bak 15" - 13"x8".

Förväxlingen mellan F-Vee 1300 och Super Vee beror troligen på att det har funnits ytterst få Super Vee i Sverige.

Klassen var väldigt stor på kontinenten men här i Sverige kördes det inte många tävlingar.

Några kända förare som Gunnar Nilsson, Freddy Kottulinsky, Tommy Brorsson, Kennert Persson, Bror Jaktlund, Greger Kronogård och Bertil Roos m.fl. körde om Europapokalen. Ägarna till F-Vee 1300 efter 1973 kan idag mycket väl ta fram sina bilar och åka Formula Ny. Det hade varit roligt för dom kan ge även nyare Fordar en riktig match.

Det tillverkades även bilar i Sverige.

Bror Jaktlund byggde en RPB och Jörgen Jonsson GBG byggde 2 st chassie med benämning JTS 973. Den första tävlade han med under 1973 och under 1975 körde Ralph Nilsson GBG den bilen. Det andra chassiet byggdes om till F-Vee 1300. * Vi byggde två Super Vee, jag var också med och byggde (S.L. amn).

Tack alla RHK medlemmar för stöd och uppmuntran under min svåra sjukdomstid.

HISTORISKA FORMEL FORD OCH FORMEL VEE-VÄNNER

BOSSE STRANDER

HISTORISK RACING BÖRJAR, SOM VI KAN SE BÅDE I SVERIGE OCH INTE MINST UTOMLANDS, BLI EN ALLT STÖRRE SPORT OCH DÄRMED OCKSÅ EN MAKTFAKTOR FÖR ARRANGÖRERNA ATT RÄKNA MED. FÖR OSS SOM DELTAR AKTIVT ÅR DENNA UTVECKLINGEN NÅGOT SOM VI FÖR 8 ÅR SEDAN BARA KUNDE DRÖMMA OM.

Då var fortfarande publikens och massmediernas intresse (i den mån den fanns) inriktad på modern racing, folkrace och rally. Vi stackare som var dumma nog att leka med gamla utarangerade formelbilar fick skylla oss själva och kunde ju alltid tillåtas som utfyllning mellan de "ordinarie" heaten, ungefär som TV reklamens kisspausfunktion. Detta medförde ju naturligtvis också att regelboken kanske inte alltid var den mest sonderlästa.

Men som sagt, tiderna förändras och med det ökade intresset för våra klasser följer naturligtvis också ett ökat ansvar från oss aktiva att vi verkligen bjuder publiken på justa, trevliga, täta race med historiskt riktiga bilar.

Inte minst med tanke på att ett officiellt internationellt erkännande av Formel Ford/V skulle kunna ge oss ett helt annat förhandlingsläge gentemot sponsorer, så är det av största vikt att vi själva gör allt vi kan för att höja våra klassers status.

Ett led i denna process är att vi själva tar ansvaret för att det materialet vi använder är tidstypiskt och följer de reglerna som gällde när det begav sig. Som det nu är så tror jag mig veta att det är god klass på materialet och om det förekommer något oegentligt så är jag övertygad om att detta beror på okunskap eller bortglömda fel från tidigare ågar.

Men problemet är:

VAD TROR OMGIVNINGEN !

För att undanröja allt tvivel hos press och publik och för att därigenom öka våra chanser till ett större genombrott så föreslår jag att vi under årets tävlingar, internt inom våra klasser, genomför slumpvisa kontrollmätningar av våra motorer.

Detta skulle kunna gå till enligt följande:

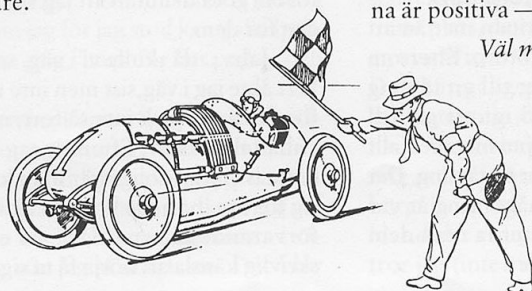
A: Enkla mallar/tolkar för kontroll av ex. förbränningsrum och ventillyfthöjd tillverkas.

B: Vi varje tävling lottas en eller två tävlande som får förmånen att få sina motorer kollade.

C: Kontrollerna utförs på ett sådant sätt att tävlingledning, FIA-representanter, press, publik m.m. garanterat får reda på att testerna utförts exempelvis genom anslag på resultatavlan.

För att ingen skall drabbas av minus i sin "packningsbank" så föreslår jag att klasspapporna inför säsongen samlar in ex 100 kr från varje aktiv och köper in ett lager topplockspackningar. Nåväl, detta är mitt förslag till ett sätt att göra vår hobby ännu intressantare både för oss själva och som sagt inte minst för FIA och publiken. Nu är det din tur att REAGERA och ge dina synpunkter till våra klasspappor eller till mig. "Pappa Paul och pappa Åke", får jag be er samla in mina kollegers kommentarer, diskutera med varandra och om reaktionerna är positiva — gå till aktion.

Väl mött till säsongen



Standardvagnssidan

MITT FÖRSTA RACE 1994!

VIKTOR ISRAELSSON

Sommaren 1994 var min första racingsäsong, då åkte jag två "riktiga" tävlingar. Min första provkörning med cortinan fick jag redan 1991, när RHK hade sin sista deltävling för året, efter tävlingen var det fri körning på banan. Pappa erbjöd mig att testa bilen, även Roger Grindborgs son Robert fick testa sin pappas bil, men det var på deras villkor, det kan man ju förstå! Det var väldigt kul....

En månad senare hade de licenskurs på Kinnekulle Ring som jag och en kompis anmälde oss till för även han fick "blodad tand" på Anderstorp för han var med och testade min mors dåvarande BMW 700 coupe, men det är en annan historia. När vi hade fixat hyrbil och var på väg ner till Kinnekulle så skulle jag köra första biten till Örebro sedan skulle kompisen köra, men vi kom aldrig till Örebro för lagens långa arm stod i Arboga och ville att jag skulle stanna där.

Med 1000kr i böter och en lapp att jag fick köra i tre dagar till, fortsatte färden, lite tystare och lite långsammare, ner till Kinnekulle. Väl nere på Kinnekulle, ett stycke avklarat prov och en nerkörd volvohyrbil skulle vi äntligen få våran licens. Det återstod bara ett moment, det var att visa upp körkortet till Bosse.P. men jag fick i alla fall min efterlängtnade racinglicens, det dröjde till sommaren 1994 innan jag satte mig i en tävlingsbil igen.

Mamma, Horst, Carina orh jag tyckte det vore synd att inte fortsätta det som pappa levde för, den kamratskap inom den historiaka racingen med allt den innehöll som kompisar, rolig och snabb racing.

Mitt första äventyr skulle börja på Sportscar Show på Mantorp park

Jag hade inte tittat på Cortinan mer än att kolla batteriet och oljan i motorn. Eftersom jag aldrig hade anmält mig till en tävling förut så kändes det naturligt att gå till mamma och Horst, de hjälpte mig med allt som man behövde göra inför en tävling. Det enda de inte kunde göra någonting åt var mina mardrömmar på nätterna utan dem fick Carina stå ut med istället.

Lastad och klar på min nyinköpta biltransport bar det i väg till Mantorp. 800m hemifrån stannade bilen jävl... men en och en halv timme senare var vi utanför Stockholm. Horst och Gia hade väntat in oss där, sprang in och köpte ett engångsbensinfilter, tio minuter senare var det monterat och klart, sedan spann bilen som en katt ända ner till Mantorp.

Väl där nere träffade jag min vän Ulf som med några lekkamrater till Horst hade spärrat av en plats till oss alla fem. Sov inte en blund natten till lördag gick upp på morgonen fick lite frukost av mamma, tröst av Carina, cigg av Ulf. Carina och jag gick och lossa av bilen, sedan var det dax att anmäla sig. Mamma följde med och visade hur jag skulle göra, bara att betala och se glad ut. 600 kr fattigare och fem papper rikare så var det bara att ta med kläderna och bilen till besiktningen, inga problem där heller, fick en lapp på rutan som visade att bilen var ok. När jag kom tillbaks till depån stod mamma där med mitt startnummer 52, så väl påklädd och påklädd var det dags...

Efter många kloka ord av vänner om att ta det lugnt så var det då dags att åka upp för start. Väl uppe på starten så ställde jag mig längst bak för att låta de som kunde åka fort få göra det utan att jag skulle vara i vägen för dem.

Jaha... då skulle vi i väg, sakta men säkert åkte jag i väg, sist men inte minst.... Det första varvet gick inte så fort, men det gick i alla fall framåt. Efter ett tag började det kännas riktigt roligt när man kunde känna sig för lite, började komma i kapp de framförvarande bilarna. Det var en helt obeskrivlig känsla att börja få ta sig igenom fäl-



tet men 20 minuter kan tydligen gå ganska fort ibland, helt plötsligt så hade de flaggat av det var bara att köra in i depån. Inte trodde jag att man kunde bli svettig av att köra lite bil i 20 minuter.

Min träningastid räckte i alla fall till 20 snabbaste... bil av 29 st. En lite "stolt" flickvän kom och tyckte att det gick väldigt bra för mig, även en hel del andra kom och tyckte att jag hade tagit det lugnt och försiktigt och att det hade gått bra, jag blev inte alls två meter lång och väldigt stolt över mig själv.

Då var det dags för min första tävling

Mycket kissnödig och nervös var det dags att sätta sig i bilen, påklädd och "lyckatillad" åkte jag upp till starten för att invänta tillåtelse att få åka ut på banan. Väl ute på uppvärmningsvarvet såg jag de snabba köra sick sack för att värma upp däcken, men jag tänkte att det behöver inte jag göra eftersom jag bara skulle åka mot mig själv.

På starten var det bara att komma ihåg vad Horst sa, man skulle hålla 6000v/e, inte lätt måste jag säga. När väl starten gick så åkte alla utom jag för jag stod kvar, alla lyckades att missa mig, "tack för det pojkar och flicka".

När även jag kom i väg växlade till tvåan så lyckades jag naturligtvis få i fyran, men man lär sig med tiden hoppas jag. Sedan var det bara att gasa det var hundkojor, Fiat, BMW, Volvo med andra ord det mesta i vägen för mig när jag skulle fram. Det blev

trängre och trängre för varje varv som gick, man fick ta sikte på en bil i taget, jag fick även äran att varva min egen mor inte illa för en nybörjare som jag (men vi behöver inte tala högt om vad hon kör för bil).

Jag lyckades inte riktigt fram till Anna Vium som låg på elfte plats, men en sekund i från i mål, va, inte illa pinkat av en som mig. En mycket nöjd "tolva" och mycket svettig gick jag i mål av 30 st startande.

När jag precis hade passerat mållinjen så i första böjen efter målet så kände jag att bilen började vibrera, jag hade "glömt att kontrollera hjulbultarna innan tävlingen" det var både första och sista gången jag glömde det. Den natten sov jag.

På söndagen var det en ny bana för mig.

Den korta banan, och det var bara fem minuter träning men den kändes mycket bättre för mig tyckte jag. På eftermiddagen när det det började att luta åt race var det bara att börja att kissa i tid, väl påklädd och färdig för race var det dags att åka upp till starten. Denna gång skulle jag få starta på tolfte plats, det var kul men inte lika kul att en viss Wicke Winqvist stod bakom mig. Den här gången gick det bättre för mig, stod inte stilla så länge med tanke på att jag hade Wicke bakom mig men han var om mig redan i första böjen, väl efter starten började jag att jaga Vium i sin koja det var bland det roligaste jag gjort någon gång tror jag (inte visste jag att det var så roligt

att jaga tjejer). Efter mycket tät och rolig racing lyckades jag gå förbi henne efter ett antal varv, men det roliga varade inte så länge. Tyvärr, för jag kände att bilen började att skaka igen så jag bestämde mig för att gå in i depån och kolla om hjulen lossnat igen.

Uffe och Horst stod i depån när jag kom in och de kände på hjulen, men det var slutåkt, för ena framhjulslagret hade spruckit men inte hunnit lossna än.

Vänder vi på resultatlistan var min mor tvåa och jag trea inte dåligt av familjen Israelsson eller hur? Det var bara att lasta och åka hem och ta nya tag, vilket jag gjorde också, jag hann att åka ett race till nere på RHK-finalen i Anderstorp och det var ytterligare en fin helg tillsammans med alla trevliga kamrater i RHK!

TACK FÖR DESSA HELGER 1994
HOPPAS ATT VI SYNS UNDER 1995!!!!



NY KLASSPAPPA FÖR "DEN GAMLA" STANDARDVAGNSKLASSEN!

BO LINDMAN

Nu stundar snart en ny spännande tävlingssäsong för oss alla historiska standardvagnsåkare! (och alla andra racers också för den delen!)

Eftersom jag är ny som klasspappa för Standardvagnar upp till 1965, är det väl på sin plats att jag lite närmare presenterar mig för mina ärade medtävlare och alla andra i RHK.

Detta är jag....

På visitkortet står det Bo Lindman, men Bosse säger de flesta. Jag tillhör de som utvandrat till kungliga huvudstaden. (Från Saab-flygstaden Linköping, därav mitt bilval.) Enligt prästbetyget blir jag 37 i år, får väl tro på det då.... Bor i Tyresö med fästmö Susanne och den om 17 år och 9 månader blivande racerföraren Erik. Nej han är inte döpt efter ".....Carlson på taket" (fästmöns påpekande!) Till vardags jobbar jag som marknadsförare på Telia Data med mobil telecom. GSM och allt det där ni vet....

"Racerkarriären" Racing då...?

Jo då, det har jag också prövat på! Bilgalning sedan födseln började jag karriären som flaggvakt på Mantorp -69 eller -70. När så det blev körkort fuskades det lite i

SSK-serien med Saab V4 och sedemera i Formula Ford. Karriären tog slut i ett armcoräcke 1985. (Dyrt blev det....) Därefter nöjde jag mig med att på senare år åka racing genom kameralinsen, vilket en del av er säkert har märkt när jag fotograferat på RHK:s tävlingar.

Comeback??

Eftersom Saab alltit varit det absoluta favoritmärket var det inte svårt att åter få blodad tand när det åter fanns en klass där de äldste av Saabar (läs 2-taktare) kunde göra sig gällande. Objekt införskaffades, men tid är bristvara i mitt yrke så bygget gick (går) i allt annat än två-takt. D.v.s. långsamt! Därför blev det köp av Hasse Zolnirs (ex. Kölborns) Saab 96, så jag kan komma ut och vara rundningsmärke för er andra!



Att vara klasspappa....

Ärligt talat har jag inte skapat någon programförklaring ännu, är alltså påverkbar!! Det är ju onekligen också ett hedrande ansvar att ta över efter vår saknade Mats Israelsson, utan vars engagemang denna klass aldrig blivit var den är! Men vi som kör historisk standardvagn kan ju vara stolta över att vi tävlar i en av de bästa och mest populära racingklasserna både i Sverige och internationellt.

Med er hjälp vill jag se till att vi bibehåller den goda standarden på vår klass.

Kan vi sedan göra den ännu mer populär och känd, så har jag nått mitt mål. Kan vi bli mer uppmärksammade av media känns det sporrande. Får vi en klass-sponsor blir det ännu mer sporrande, om vi kan köra med något kul pris i sikte. För att nå dit måste vi marknadsföra vår klass, även om det är sent på året med spikade budgetar och annat elände! Jag behöver er hjälp.

Till och börja med behöver jag veta vilka som ska åka i år och med vad!

Även ni som bygger på bilar för framtiden vill jag höra ifrån! Vad ska jag locka (eller hota) med för att ni ska lyfta luren eller fatta pennan och höra av er till mig? Kan det duga med att den som inte hör av sig inte får något startnummer?! (och då kan man ju

inte tävla!!) Vi ska presentera klassen för både arrangörer och den eventuella klass-sponsorn och då måste ju du och din bil finnas med eller hur? Kanske vi borde göra en folder om Historisk Standardvagnsracing? Eller en tuff video som vi kan använda vi mässor, sponsorräggning etc.? Finns det fler förslag så är jag idel öra.....

"Klassdjungel"

Nu när vi också har en historisk standardvagnsklass av modernare snitt, kanske vi borde särskilja namnbegreppen tydligare mellan dessa båda klasser. Vi kör ju inför en publik som ofta har lite svårt med vår "klassdjungel". Standard Ny och Standard Gammal låter väl inte alltför PR-mässigt? Men vi kan väl ändå inte kalla oss "Förhistoriska Standardvagnar"?! Får vi be om pannorna i djupa veck! Om någon kläcker en användbar idé sponsrar jag med ett telefonkort!

...Och du, innan du går ner i garaget och trimmar vidare, hör av dig till mig om dina planer för säsongen!

Du når mig på:

08-798 95 90 (kvällstid) 08-707 11 17 (dagtid) 070-595 83 99 (GSM)

By mail: Bo Lindman, Granitvägen 13 A, 135 46 Tyresö

Kör så det ryker, no cam, no valve!

RÄTTELSE

MIAN JUTTERSTRÖM

**SLUTSTÄLLNING I KLASS G6,
GT/GTS, 1994**

G6 1601-2500 cc
segrade Pehr Pröjtz Triumph TR3 med 72½ poäng
och kom därmed på en delad andra plats totalt
i GT/GTS Cupen.

STANDARD NY INFO

PRESSTOP!
Reglementet
finns nu att
beställa från
Roger

ROGER GRIMBORG

**Nu Reglementet för STD-NY ligger för närvarande hos
Bilsportförbundet och skall dras på deras möte den 17/3.
Efter godkännande kommer distribution att ske till alla
intresserade.**

OBS!

Du som tänker köra STD-NY måste **I GOD TID INNAN FÖRSTA TÄVLING** ta kontakt med någon av nedanstående besiktningsmän för upprättande av ID-handling och besiktning av din bil:

Staffan Lindberg	Stockholm	tel: 08-39 33 44
Magnus Nilsson	Trollhättan	tel: 0521-609 56
Lars-Göran Widenborg	Ängelholm	tel: 042-20 76 81

I skrivande stund är det inte helt klart vilka tävlingar som vi får vara med och köra men förhandlingar pågår för fullt. Det kan också tänkas att vi deltar i en baktävling i Sundsvall. För de som aldrig kört baktävling i asfaltbacke kan jag bara tala om att det är bland det roligaste som finns att ge järnet i uppförsbacken. Jag har själv kört två gånger i Järvsöbacken så jag kan varmt rekommendera denna tävlingsform.

VIKTIGT.

Du som vet att din bil kommer ut under det här året oavsett vilka tävlingar som skall köras skall fylla i nedanstående uppgifter och skicka till mig antingen med post eller fax. Detta är viktigt att du gör **OMGÅENDE** för att vi skall kunna dela ut startnummer och få en uppfattning om klassindelning och storlek på startfält.

TEXTA TACK!

NAMN:

ADRESS:

TEL: FAX:

BILMÄRKE: TYP:

ÅRSMOD: VOLYM:

Detta är inte någon bindande anmälan utan endast avsett för klassindelning !

FAXA TILL: 08-756 41 01 eller POSTA TILL:

Roger Grimborg
Hornblåsargränd 4 183 65 Täby

Med vänlig hälsning, Roger

Här kommer en inbjudan till vårt 40 års jubileum i Kristianstad.

I Kristianstad kördes under åren 1955-57 sportvagnslopp. Här fanns Ferrari, Maserati, Mercedes-Benz, Jaguar, Aston Martin, Alfa Romeo, Porsche, Austin-Healey 100S, Fiat V8, M.G., Volvo PV, Peugeot 403, Fiat 1100, DKW 3-6, SAAB, Skoda m.fl.

Mellan åren 1952-61 kördes åtta stycken MC-lopp här fanns cyklar som Norton Manx, AJS 7R, Matchless G45, Triumph, MZ, Jawa, NSU, Horex, Honda, Husqvarna (1-pip, samt Nisse Jönssons 2-pip), Gilera, Velocette, BMW, MV-Augusta, Moto Guzzi, Rumi, Mondial, Puch, Montesa, m.fl.

Till vår utställning i Kristianstad är vi mycket intresserade av att få fram några av dessa tävlingsfordon.

GP-hälsningar, Jan Eng



Nordskånes Fordons Veteraner

Sveriges Grand Prix i Kristianstad 40 år.

Alla som har en motorcykel eller bil, som i första hand har deltagit eller kan ha deltagit i någon av tävlingar på Råbelöfsbanan utanför Kristianstad under åren 1952 – 1961 inbjuds att delta i sommarens **40-årsjubileum**. Också fordon upp till 1965 års modell är välkomna. Vi förbehåller oss rätten att **välja** bland anmälda fordon – som måste **begränsas till ett 60-tal**.

Detta händer: 9 – 16 juli arrangeras festivaldagarna Christianstadsdagarna, som lockar sammanlagt omkring 250.000 besökande till mängder av skilda arrangemang.

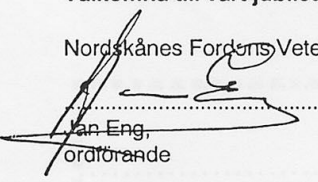
Dagarna 12 – 15 juli är det dags för vårt jubileum. 12 – 14 juli sker en **exklusiv utställning** i en fin lokal, Södra Kasern, centralt i staden. Där blir det visning av ett **begränsat antal bilar och mc** som har **tävlats på Råbelöfsbanan**. Mängder av **spännande föremål**: bilder, affischer, banderoller, startbanderoll mm som har använts under tävlingarna visas, vi visar **autentiska filmer** med originalljud. Detta kommer ur Richard Bruzelius stora samlingar om tävlingarna.

På lördagen blir det en **defileringskörning** till det centrala Lilla Torg. Fordonen presenteras av en **känd svensk motorsportprofil** före kortgeford till tävlingsbanan. Där avtacks **minnestavlor** och invigs en **minnesplats**. Möjlighet ges till kontrollerad **körning på tävlingsbanan!**

Vi arbetar för att skaffa en plats för tillresande med husbil eller husvagn att parkera på.

Välkomna till vårt jubileum!

Nordskånes Fordons Veteraner, N F V


Jan Eng,
ordförande

Jag anmäler följande fordon att delta i jubileet av Sveriges Grand Prix i Kristianstad 40 år:

Fabrikat: _____ Typ: _____

Årsmodell: _____ Har deltagit i något av loppen, ja/nej: _____

Kort historik om fordonet:

Anmälan sändes till: Richard Bruzelius, Syrenvägen 6, 288 31 VINSLÖV, telefon 044 – 81 873. Vi vill ha din **anmälan senast den 15 maj 1995**. Välkommen!



VERKSAMHETSBERÄTTELSE RHK 1994

Verksamhetsåret 1994 har präglats av många mörka moln på vår racinghimmel och övriga moln har blötlagt många av medlemmarnas försök att köra ifrån varandra på tävlingsbanorna.

Klubben har deltagit i följande arrangemang:

Gelleråsen Classic Karlskoga startade säsongen med vackert väder och nyasfalterad bana.
Continental Oldtimer Festival Anderstorp var årets första EM-tävling.

Vårtävlingen på Falkenbergsbanan blev en regning tillställning med trvlig räkfest som avslutning.

Historic Superprix var årets andra EM-tävling som tilldrog sig på Knutstorp.

Sista helgen i juli var det tävling på Kinnekulle Ring enbart för standardvagnar.

Automobil Sportscar Show på Mantorp den 27-28 augusti.

RHK Final på Anderstorp med prisutdelning och fest på High Chaparral.

Klubbens tidning Rutflaggan har utkommit med fem nummer.

Årets styrelse bestod av:

Ordförande: Staffan Lindberg

Kassör: Gia Israelsson

Sekreterare: Kent Baeck

Ledamöter: Bruno Rösler

Horst Brüning

B-Å Bengtsson

Suppleanter: Olof Odsell

Tommy Brorsson

Styrelsen har deltagit i tre protokollförda styrelsemöten samt ett planeringsmöte med deltagande av klassrepresentanter.

Klubben har c:a 280 medlemmar.

Flera medlemmar har deltagit internationellt och med god framgång.



RACERHISTORISKA KLUBBEN

ÅRSREDOVISNING

Förslag till resultaträkning för perioden 94.01.01 - 94.12.31

Kostnader

Tryckkostnader	23.556.00
Priser, Gravyr	24.685.00
Höstattäv. A'torp	29.831.20
Möteskostnader	14.910.00
Trivselkostn./Tävl.	10.114.00
Kostn. Besiktn.män	1.000.00
Kostn. EM Knutstorp	5.200.00
Kontor o. Tel.	7.012.00
Porto 15.497.90	
Prenumerationer	2.519.00
Avg. SBF/MHRF	2.467.00
Resekostnader	506.45
Mässa / Utställning	1.183.00
Diverse	2.976.00
Inköp tröjor	4.545.00

146.002.75

Intäkter

Medlems-inträdesavg.	137.060.00
Återbet. Knutstorp	3.763.00
Förs. Dekaler m.m.	1.890.00
Ränteinkomster	2.360.14
Årets underskott	929.61

146.002.75

Förslag till Balansräkning

Tillgångar

Postgiro	98.206.83
Förutbet. kostnader	923.55
	99.130.38

Skulder och Eget kapital

Skulder	13.366.40
Interimsskulder medl.	7.660.00
Balanserat resultat	79.033.59
Årets förlust	- 929.61

99.130.38

Annonsbladets distribution undersöks.

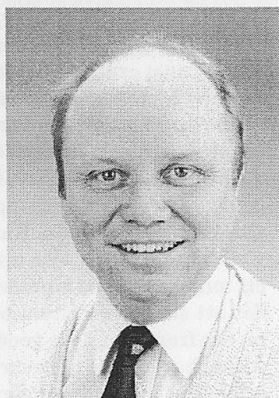
Vid förbundsstämman i oktober diskuterades Annonsbladets distribution till de olika klubbarnas medlemmar. Kortfattat är situationen den att om en hobbyidkare är medlem i fler än en klubb får hon/han flera exemplar av Annonsbladet.

Förbundsstämman ansåg att det är olyckligt bland annat ur det ekonomiska perspektivet att en medlem får fler exemplar. Man belyste bland annat också möjligheterna och problemen vid samordning av olika adressregister via data.

Stämman ansåg att man borde lösa frågan med "överexemplar" av Annonsbladet snarast möjligt. Slutligen beslöt man att till nästa förbundsstämma kartlägga ärendet och redogöra för möjligheterna och problemen.

För att få en bra bredd på ärendet och ett lämpligt tempo avser MHRF-styrelse tillsätta en grupp under ledning av Bo Kallhagen, Vice ordförande. Gruppen kommer att representeras av medlemmar från några klubbar. För att nå en lämplig ambitionsnivå kommer gruppen inte att bli större än en handfull personer. Löpande information om arbetets gång kommer att presenteras i "På Gång".

Bo Kallhagen
Vice ordförande



"På Gång" produceras i PageMaker 5.0 i Windows-miljö. Leverans kan ske i olika Windows-format t.ex. PageMaker 5.0, Microsoft Word, World Perfect, Windows Write, ASCII-text, m.fl. Arbetar Du i Macintosh kan Du få texten i PageMaker 5.0-format, Word 4.0, 5.0, 5.1 och 6.0 för Macintosh eller ASCII-text.

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad



Adress
Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad
Box 21152 100 31 Stockholm

Chefredaktör & ansvarig utgivare
Boo Brasta

I redaktionen
Bo Kallhagen
Backgatan 34
653 44 Karlstad

Telefon
054-56 51 61

Telefon
08-30 28 01
Fax 08-31 27 06
Besöksadress
Tomtebgatan 25
STOCKHOLM

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad



PÅ GÅNG

Tel 08-30 28 01 • Fax 08-31 27 06 Nr 5 December 1994 Årgång 2

25 års arbete klart!

Accisen (försäljningsskatten) bort på fordon äldre än 30 år.

Riksdagen klubbade den nya lagen den 21 december klockan 00.09 1994! Därmed har MHRFs 25 åriga arbete krönts med ännu en stor framgång som gynnar vår hobby.

Löses nu även EU-frågan så innebär detta att vid import från ett EU-land utgår inga avgifter förrän fordonet skall registreringsbesiktigas, samma gäller även om fordonet redan finns i landet. Tyvärr fick vi inte bort skrotningsavgiften.

Ikraftträdandet av denna nya lag är i skrivande stund oklart.

Detta visar tydliga tecken på att statmakterna uppskattar vår hobby och accepterat våra original- + ursprungsfordon som en kulturskatt.

Just nu pågår intensiva diskussioner på central nivå mellan MHRF, Bilprovningen och Vägverket angående ursprungskontrollen och registreringsbesiktningen. Det finns flera konkreta förslag som kommer att landa i mars 1995. Förutsättningen för en bra lösning är dock att diskussionerna inte störs och att de ingångsvärden som finns nu kvarstår. Mer om resultatet kommer i senare nummer av Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad, tema "På Gång".

Kvalitén och formatet på detta Nyhetsblad har gjorts efter önskemål från klub-

barna med tanke på att den ska kunna kopieras i klubbtidningen eller följa med som bilaga. Våra erfarenheter är att det finns ett mycket stort behov av information inom hobbyn så jag vill uppmana klubbledningarna till att göra allt för att tillmötesgå detta behov genom att sprida "På Gång".

Jag har då och då fått frågan om vilken som är den största och viktigaste frågan efter "den rullande trettioårsgränsen". Det är svårt att prioritera den viktigaste frågan i den mängd av frågor som just nu behandlas men jag skulle nog vill säga att hobbyns hantering av miljön är viktig och omfattande. Som bekant finns det krafter som bland annat vill förhindra äldre fordon i innercity. De finns de som tycker att vi smutsar ner i luften och på marken. Här är jag övertygad om att vi måste göra något för att kunna köra fritt som vi gör idag. Ett första steg är att låta alla inom hobbyn förstå att detta är en viktig fråga som vi måste behandla ödmjukt och offensivt.

Vårt symposium för Miljö-Drivmedel som skulle avhållits i mars är framflyttat till hösten 95.

JAG ÖNSKAR ALLA
ETT GOTT HOBBYFORDONSÅR.

Boo Brasta
Ordförande i MHRF

Ta ansvar för fortsatt körning.

Det är viktigt att slå fast att en av de stora målsättningarna med vår hobby är bevarandet av äldre och teknikhistoriskt intressanta fordon åt eftervärlden. Vår fordonspark är i sig ett levande museum, som allmänheten får del av i större och mindre portioner. Tveklöst bidrar vi praktiskt genom renovering och underhåll av våra fordon till en kulturhistorisk skatt för framtiden och våra efterkommande.

Begränsningen av miljöförstörelsen är en central fråga i samhällsdebatten, där allt fler och fler människor engagerar sig på olika vis. Även vi gammelfordonsägare berörs på olika vis. Förslagen duggar tätt med ökade krav på avgasrening, bilyfta centra i städer och tätorter, blyfritt bränsle etc, etc. I Classic Motor/Signalhornet nr 7-8/94 berättas om hur guvernör Presley i Kalifornien aviserar en avgift för äldre bilar baserad på otillräcklig avgasrening. Ägare till muskelbilar och trevliga 60-70-talsbilar "åker på" årliga avgifter på tusentals kronor vilket inte

gör det lätt för entusiasterna. Äldre årgångar (femtio-talare och äldre) berörs dock inte, men en utarmning av beståndet av blivande veteraner/klassiker sker snart, inte minst genom att staten betalar upp till 700 dollar i uppköpspris för en gammal bil.

I extremdebatten pekas våra fordon (eller vissa dem) ut som miljöbovar - i en del länder (i centrala Europa) beskärns möjligheterna att köra fordonen (begränsning av årlig körsträcka), förbjudna zoner, krav på dispens etc. I Sverige har myndigheterna en positiv attityd till vår hobby. Under sena-

re tid har fordonen tillverkade 1950 och tidigare befriats från vägskatt och besiktning, 1/1 1994 genomfördes den rullande 30-årsgränsen för slopandet av vägskatten samt besiktning vartannat år för fordon äldre än 30 år. Kraven på fordonen är i Sverige i princip desamma som ställdes, då fordonet typbesiktigades en gång i tiden. I många länder har regler genomförts som gör att fordonets originalitet inte kan bevaras i samma utsträckning som i Sverige.

En viss "nedskitning" i samband med vår hobby är ofrånkomlig och måste ac-

cepteras. En stenkolseldad ångmaskin smutsar ner, en möbelrenoverare använder färger som innehåller arsenik, våra fordon släpper ut avgaser och läcker kanske olja i större eller mindre mängd rätt ner på marken. Motortvätt med fettlösande medel används av många utan att det sörs för avskiljning i avloppet, är ett annat exempel. Vi har många ögon på oss, även sådana som är mindre vänskapligt sinnade. I den breda allmänhetens ögon utgör vi ett trevligt och uppskattat inslag i miljön. Kan vi dessutom aktivt visa upp ett miljöansvar, så kommer det att stärka vår situation nu och framgent. Den goodwill vi har, måste vi bevara och aktivt jobba för att göra den ännu större.

Jag vill föreslå att varje klubb inrättar ett organ (utskott, grupp eller vad ni nu vill kalla det för) som an-

svarar för miljöfrågorna i klubbssammanhang. Ett par ledamöter, som engagerar sig praktiskt - oljespillskydd att användas under uppehåll i samband med rallyn och utflykter (vad slänger man dom sedan?) - fettlösande medel (vid motortvättar och i andra sammanhang) omhändertas genom avskiljning (avtal mellan klubben och bensinstation om att disponera en godkänd tvättanläggning till ett bra pris) - CO -mätning i klubbens regi med vidhängande förgasarjustering osv osv. Listan kan göras lång....

En halvgammal bil med automatchocke är en vida mycket större "nedsmutsare" än en bil från 30-40-talet med hög förbränning och följaktligen ganska liten halt av skadliga utsläpp.

Blyfritt bränsle är en annan orsak som många fun-derar över. Olika bensinbolag, Sv Pretoliuminstitu-

tion, Chalmers och andra forskar i ämnet och underhandsbesked visar att våra farhågor är betydligt överdrivna. Vi kommer att kunna köra våra fordon framledes utan blyad bensin. Mer om detta senare.

Hur påverkar vårt medlemskap i EU vår hobby? Svårt att svara på detaljerat, men regler i ex Belgien, Tyskland och Frankrike är i princip mindre liberala än de svenska. FIVA och FIA (internationella motorhistoriska organisationer) bevarar utvecklingen.

Jag avslutar med hänvisning till vad som sägs om vad varje enskild klubb kan bidra med:

TÄNK EFTER FÖRE !!

Olof Nordlund
För MHRF:s Miljöutskott

Nya i MHRF:s styrelse.

Utredningssekreterare
Lars Hjälmsberg från Högsjö efterträder den före utredningssekreteraren Jan Broman. Lars är verksam som kommunjurist i Norrköping. De erfarenheter som Lars besitter kommer väl till pass i styrelsearbetet. Han har sedan 35 år tillbaka ett stort MC-intresse och medlem i både MCV och MCHK. Lars har bland annat suttit med som styrelseledamot i ett antal lokalaavdelningar inom MCHK.

Som 50-åringen har han ett brett intresse inom hobbyn



och är bland annat ägare till Velocett -47, Rudge -37, Ariel -29 och Viktoria -29.

Adress;
Botten Tallåsen
640 10 Högsjö

Ledamot

Nils-Gunnar Svensson boende i Trollhättan efterträder den avgående medarbetaren Stig-Åke Fagerström. Nils-Gunnar har sin dagliga gärning på SAAB-automobil där han är chef för avgaslaboratoriet och arbetar främst med emissionsfrågor. Självklart kommer



Fr. v: Olof Nordlund, Gila Israelsson, Kenneth Knutsson, Horst Brünig, Lars Hjälmsberg, Boo Brasta och Bo Kallhagen. Saknas på bilden gör Nils-Gunnar Svensson och Börje Jernheim.

Nils-Gunnar att vara en stor tillgång när det gäller miljö, avgas- och drivmedelsfrågor. Dessutom är han en stor MC-entusiast och med-

lem i MCV och har renoverat ett antal Husqvarna för-krigsracers. Han kan även synas i historiska racing-sammanhang.

Adress;
Trädgårdsvägen 16
461 42 Trollhättan

investeringar bland annat i form av utbildning av personal, utrustning, utveckling av planer och regler, lokaler, register mm. ASB bedömer det så att man måste ta full kostnadstäckning inom en snar framtid.

Om ursprungskontrollen bibehålls som den genomförs idag kommer full kostnadstäckning att tas ut där man i våra samtal har nämnt att avgiften bör ligga någonstans emellan 2500 - 3500 kr beroende på ett antal förutsättningar. Vi får hoppas att vårt arbete med myndigheterna ger ett bra resultat så att en sådan stor höjning inte kommer till stånd.

Myndigheterna önskar vår medverkan

I arbetet med att praktiskt genomföra detta förslag önskar nu de båda myndigheterna hjälp av MHRF. Ett antal lösningar har diskuterats men grundidéen är att MHRF skall kunna avge ett utlåtande om det ansökta fordonets ursprung. Är allt OK utfärdar MHRF ett intyg som ligger till grund för

Bilprovningens beslut angående ursprungskontrollen. Anser ASB att allt är OK hamnar fordonet i det "Historiska registret". Hur exakt detta skall gå till är långt i från klart men i vilket fall som helst kan man tänka sig att klubbarna med sina olika experter anlitas på ett eller annat sätt. Vidare erfordras det nog resurser på MHRF-kansli som kan stödja fordonsägarna i sitt arbete med ursprungskontrollen. MHRF kommer nog också vara betjänt av att föra en typ av centralt register över aktuella fordon.

Tanken är alltså att vi inom fordonshobbyn ska få möjligheten att med vår stora sakkunskap stödja myndigheterna i dess arbete på ett ganska unikt sätt. Visst är det en stor fjäder i hatten för oss alla hobbyidkare att vi har erbjudits ett sådant förtroende.

Bo GB Kallhagen
Vice Ordförande

"På Gång" produceras i PageMaker 5.0 i Windows-miljö. Leverans kan ske i olika Windows-format t.ex. PageMaker 5.0, Microsoft Word, World Perfect, Windows Write, ASCII-text, m.fl. Arbetar Du i Macintosh kan Du få texten i PageMaker 5.0-format, Word 4.0, 5.0, 5.1 och 6.0 för Macintosh eller ASCII-text.

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad



Adress
Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad
Box 21152 100 31 Stockholm

Chefredaktör & ansvarig utgivare
Boo Brasta

I redaktionen
Bo Kallhagen
Backgatan 34
653 44 Karlstad

Telefon
054-56 51 61

Telefon
08-30 28 01
Fax 08-31 27 06
Besöksadress
Tomtebogatan 25
STOCKHOLM

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad



PÅ GÅNG

Tel 08-30 28 01 • Fax 08-31 27 06

Nr 1 Mars 1995 Årgång 3

Ledare

Det är mycket glädjande att konstatera att arbetet med ursprungskontrollfrågan har gjorts i ett mycket kreativt klimat. Dessutom anser jag att vi har tagit ett stort steg framåt mot en bra lösning för hobbyn som sådan.

Samtalen och diskussionerna mellan AB Svensk Bilprovning (ASB) och Vägverket (VV) drivs i en mycket positiv anda. Vi, alla tre parter, är helt överens om att samverkan behövs för att lösa denna och kanske andra frågor i framtiden. Det är inte ofta som keminstämmer och att alla drar åt samma håll för en gemensam lösning. Denna gemensamma lösning finns presenterad av Bo Kallhagen i en särskild artikel i detta första nummer 1995.

Dock vill jag nämna att förslaget innebär att vi inom motorfordonshobbyn får en unik chans till att föra vår historiska verksamhet framåt. Förslaget bygger också på att vi kommer att återfinnas i Svensk lagtext. Ett sådant förtroende från myndigheterna måste vi alla vara stolta över. Vi är en stark och betydelsefull organisation.

Ett varningens finger vill jag höja när det gäller myndigheternas och miljöorganisationernas syn på att begränsa vårt körande genom att hävda att alla äldre fordon smutsar ner i vår natur. Som svar har jag många gånger hävdat att hobbyfordonsägarna är väl medvetna om hur man skall kunna bedriva ett aktivt arbete för att värna om vår miljö. Detta är en självklar sak för oss alla hobbyfordonsägare att vi värnar om miljön för kommande generationer.

I arbetet med miljön måste vi också visa för politiker och miljöorganisationer att vi

är en stark och miljömedveten organisation. Just nu är vår främsta uppgift att driva ärendet framåt för att obegränsat kunna verka inom hobbyn. Frågan om vår miljö är den största frågan sedan vi arbetade med 30-årsgränsen för vägskattebefrielse om inte flera gånger större.

Det är med glädje som jag har fått under rättelse om att ett antal klubbar redan har till satt egna grupper som stöd för den egna klubbens arbete med miljöfrågor. De klubbar som inte har gjort så, vill jag uppmana tillsätt en arbetsgrupp, vänta inte, se till att miljöfrågor förs fram och får stöd av klubbmedlemmar som är beredda att särskilt arbeta med våra hobbymiljöfrågor.

Jag är mycket tacksam om någon klubb vill höra av sig och berätta hur man har gått till väga för att aktivt arbeta med miljöfrågorna inom klubben och eventuellt arbetet med att upplysa politiker och miljörelser om vår "rena" hobbyverksamhet.

Slutligen önskar Mats Odell genom mig tacka alla som skickat julkort till honom. Som han nämner i sitt brev, "jag fullkomligt överösts av julkort", och sen fortsätter han "ni inom fordonshobbyn är unika". Han avslutar brevet med en glädjeytring. "Det var en stor glädje att trycka på ja-knappen för slopande av accisen för historiska fordon". Tack alla.

Boo Brasta
Ordförande
i Motorhistoriska Riksförbundet

EN POLICY FÖR ATT FÖRHINDRA BEGRÄNSNING AV VÅRT KÖRANDE

Man har på senare tid sett i pressen och hört röster både från politiker och miljörelsen att äldre fordon smutsar ner i vår natur.

Avsikten med detta budskap är att "komma åt" fordon som inte är utrustade med katalysatorer. Men effekten blir att vi hobbyfordonsägare hamnar i samma svep med kanske ett antal begränsningar i körningen av våra fordon som följd. Den lilla "klick" som vi utgör med våra hobbyfordon och med den begränsade tid som vi använder fordonen samt den ringa mängd körning det är frågan om, är det bara några tiodels promille som vi släpper ut varje år jämfört med vad den totala fordonstrafiken (flyg, båt, tåg, bil etc) släpper ut.

Självklart ska vi ta vårt ansvar när det gäller skyddandet av vår natur, och vi gör det på många olika sätt. Visst smutsar vi hobbyfordonsägare ner men vi alla måste ta till alla krafter för att ytterligare begränsa nedsmutsningen.

Frågan om vår miljö är för alla en mycket viktig fråga. Måhända är detta den allra största sedan arbetet med 30-årsgränsen avslutades. MHRF har sedan ca två år tillbaka ett särskilt miljöutskott som har till uppgift att bevaka alla miljöärenden. Utskottet har också till uppgift att driva miljöfrågorna offensivt för att påvisa för politiker och miljövänner att vi har en "ren" hobby. MHRF har därför tagit fram en så kallad miljöpolicy för miljöarbetet. Policyn är också till för att utomstående utanför vår organisation ska få information om vårt gemensamma arbete.

Policyn lyder enligt följande;

● "MHRF skall som centralorganisation för fordonsklubbar med mer än 60 000 medlemmar, verka för att alla aktiviteter inom medlemsklubbarna bedrivs med bästa tillgängliga teknologi och med största hänsyn till miljön.

● MHRF skall säkerställa resurs för att kunna fungera som kontakt/remissorgan mellan MHRF/medlemsklubbar och myndigheter samt miljöorganisationer.

● MHRF skall genom utbildning, som seminarieverksamhet och i periodiska skrift (Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad) eller nyhetsbrev, ge information och upplysningar om utveckling inom miljöområdet som har anknytning till motorfordonshobbyn. Detta område inom hobbyn skall innefatta såväl renovering, reparation och uppställning som brukandet av motorfordon.

● MHRF skall ge sitt stöd till medlemsklubbarna i miljöfrågor och vara behjälplig i medlemsklubbarnas strävan att sprida miljömedvetenhet till den enskilde klubbmedlemmen."

Några klubbar har redan skapat "miljöutskott". Detta är en mycket klok åtgärd som ökar våra arbetsinsatser för en bättre miljö och ökad möjlighet till att få köra utan begränsningar.

Bo GB Kallhagen
Vice Ordförande

URSPRUNGSKONTROLLEN PÅ NYTT SÄTT

Tusenlappen för AB Svensk Bilprovning (ASB) ursprungskontroll låg som grund för det arbete MHRF inledde förra året. Avsikten med arbetet mellan Vägverket (VV), ASB och MHRF var att försöka finna öppningar för att dra ner ursprungskontrollavgiften. MHRF's idé om hur man kan dra ner på avgiften togs upp i På Gång nr 2 1994.

Komplett fordon, annars amatörbyggt fordon

Som bekant krävs det av SBP att ett fordon i princip ska vara komplett när det visas upp för Bilprovningen. Samtidigt skall ASB/MHRF "Bilaga till ansökan vid ursprungskontroll och registreringsbesiktning av äldre fordon" vara ifylld av ägaren. Bilagan kan fås från MHRF-kansli, tfn 08-30 28 01. Vid bilprovningen öppnar man en akt för fordonet som fylls på efterhand med olika uppgifter däribland "ursprungskontrollprotokollet" då fordonet är färdig renoverat och körklart.

Om det framkommer under kontrollen att fordonet avviker från det ursprungliga fordonet, t.ex. annan växellåda, bakaxel eller annan kaross etc, så klassas fordonet som ett amatörbyggt fordon av årets modell (1995). Detta gäller även om man har skaffat exakt tidstypiska och modellika delar från annat håll, eftersom inte delarna kommer från det ursprungliga fordonet.

Alla förstår att detta är tråkigt för vår hobby där man kan ha 75 % av ett fordon från t.ex. 1928 så kommer det att klassas som ett amatörbygge av 1995-års modell. Visst är tusen kronor en slant för registreringsbesiktningen men det här är synnerligen en tråkig sak som begränsar utvecklingen av vår historiska fordons hobby.

Nytt register "Historiska fordon"

Hittills, februari -95, har tre heldagsmöten genomförts mellan ASB, VV och MHRF där man gick in i samtalen i avsikt att finna lösning på "tusenlappen". Dock ansåg samtliga att man först borde koncentrera arbetet på att försöka finna lösning på årsmodellbestämning av ett historiskt fordons års-

modell utan att klassa det som ett amatörbyggt fordon. Efter två möten fanns det ett förslag på att särbehandla trettio år gamla fordon genom att inrätta en ny kategori (register) för registrering av fordon, "Historiska fordon".

Förslaget som det ser ut just nu bygger på den förutsättningen att fordonet är trettio år eller äldre och att utförandet överensstämmer med det ursprungliga fordonet. Härvid skall chassiram eller motor vara tillverkad modellåret. Övriga delar skall i allt väsentligt överensstämma med fordonet. Fordonet skall också ha en historik i form av registreringskylltar, registreringshandlingar eller dylikt.

Ändringar i fordonets ursprungliga tekniska utförande godtas om de är tidstypiska för en viss tidsperiod och har utförts på ett tidstypiskt sätt och med tidstypiska delar.

Som läget är nu är ASB, VV och MHRF överens om de stora tagen i frågan vilket innebär en bra öppning i strävan att förhindra åderlåtning av den historiska fordons hobbyn.

Med det här förslaget kan man vara ägare till t.ex. ett trettio år gammalt fordon som endast består av en ram och registreringshandling och få det registreringsbesiktigat som ett historiskt fordon om de saknade delarna överensstämmer i övrigt med fordonet. Härvid kan man köpa på sig de övriga delarna från olika håll och montera dem på fordonet utan att det sedan klassas som ett amatörbyggt fordon.

1000 kr, subventionerad avgift

I våra samtal med myndigheterna framkom det att det totalt genomfördes ca 1400 kontroller under 1994 och att "tusenkronan" inte täcker ASB totala arbete för ursprungskontrollen. Här räknar man med gjorda