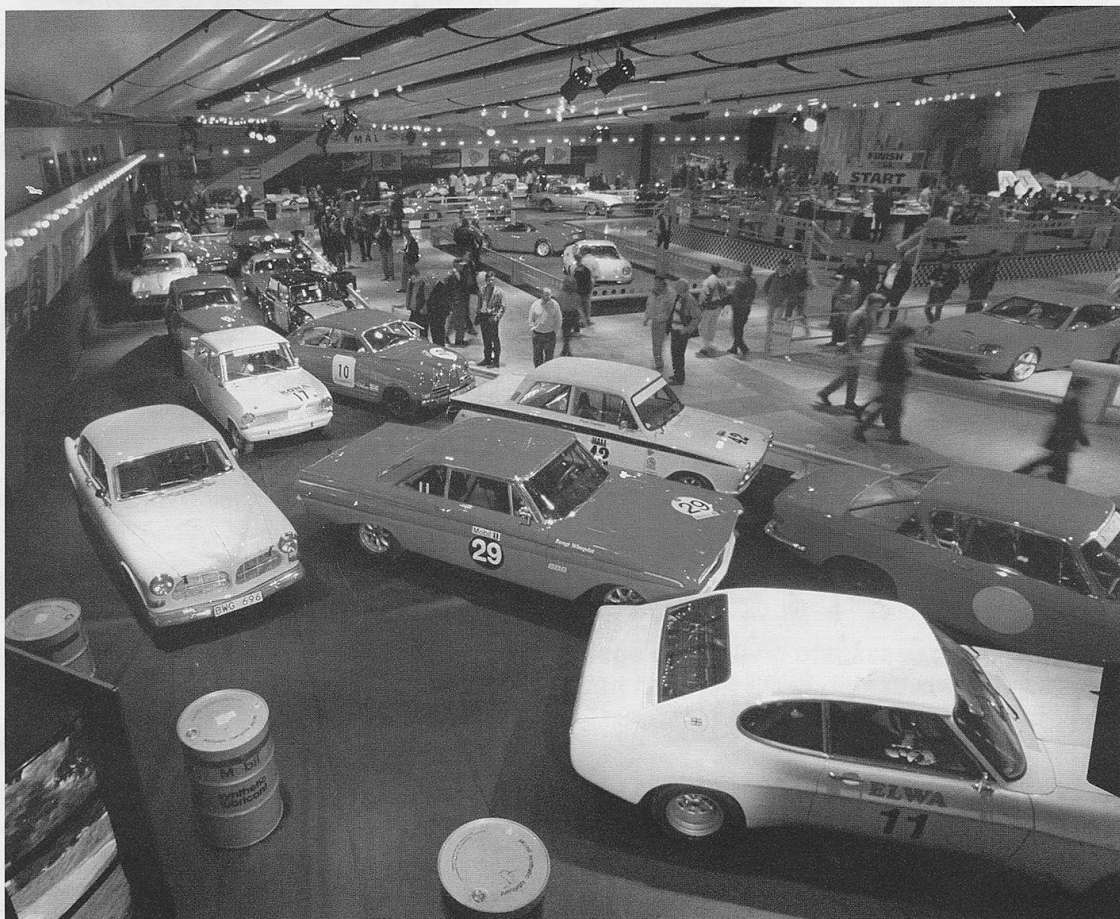


RUTFLAGGAN NR 1 1997



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

RHK på Stockholms Bilsalong 1997



Med 26 bilar måste detta vara den största klubbmontern i Sverige någonsin.

Foto Jan Borgfelt



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

GLÖM INTE

**Anmälan till Anderstorp,
Falkenberg samt att betala
medlemsavgiften.**

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande
Kassör
Sekreterare
Ledamöter

Horst Brüning

Gia Brüning

Bo Lindman

Åke Hansson

Bruno Rösler

Lars Wramell

B-Å Bengtsson

Allan Göransson

Björn Otterberg

tel. 08-732 72 31

tel. 08-732 72 33

tel. 08-798 95 90

tel. 08-715 84 96

tel. 019-22 56 18

tel. 040-16 16 90

tel. 0346-173 50

tel. 0410-115 60

tel. 0157-201 00

fax 08-732 72 33

fax 08-732 72 33

fax 0346-131 77

Suppleanter

KLASSREPRESENTANTER

A-D

GT-GTS

Midget

Formel J

Formel V

Formel Ford

Standardvagnar

G+H, Sportvagnar

GT-Nationell

Standard -Ny

Roland Haraldsson

Mian Jutterström

Henry Andersson

Per Hågeman

Bruno Rösler

Nick Tammemägi

Björn Otterberg

Bo Lindman

L-G Widenborg

Pekka Nyström

Lennart Elofsson

Bo Göran Fritzon

tel. 0325-271 25

tel. 08-756 28 35

tel. 0515-411 20

tel. 040-91 18 13

tel. 019-22 56 18

tel. 0322-221 09

tel. 0157-201 00

tel. 08-798 95 90

tel. 042-20 76 81

tel. 042-13 36 89

tel. 013-29 71 78

tel. 0431-500 63

fax 08-756 25 66

fax 040-91 18 13

fax 042-20 74 33

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg

L-G Widenborg

Magnus Nilsson

tel. 08-39 33 44

tel. 042-20 74 33

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

Per Hågeman

L-G Widenborg

Anders Ek

tel. 040-91 18 13

tel. 042-20 74 33

tel. 042-13 55 51

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 i Windows-miljö.

Vi kan ta emot ditt material i olika Windows-format t.ex

PageMaker, Microsoft Word, World Perfect, Windows Write,

ASCII-text, m.fl. Arbetar Du i Macintosh lämnar Du 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.

Horst's sida

Snart är det dags igen. Alla skruvar, ja alla förutom några få som har tagit på sig att ordna en jättemonter på Stockholms Bilsalong, se tidigare utskick.

HORST BRÜNING

I år kommer vi redan efter 3 1/2 månader att ha satsat mer på PR än någonsin (tack Bo Lindman, Frank Olsson, Richard Schultz, Håkan Ricknäs, Victor Israelsson, Anne & Willy Ekström och alla Ni som utan krav på ersättning ställer upp med Era bilar. That's RHK spirit). Just nu sammanställs en lista på träningsstillfällen, får vi information av eventuella arrangörer så kommer en lista med anmälningsblanketten till Anderstorp och Falkenberg. Jag hoppas att träffa många av Er på Bilsalongen annars ses vi på banorna. Svetsa, skruva, slipa, lacka och kom ut snart för att brumma.

Tävlingskalender i sin slutgiltiga form hittar Du nedan. Kolla datum jag blandade ihop lite i förra tidningen.

Vår finske vän Yrjö Amberla har skrivit till oss om en historisk tävling på Ahvenisto banan i Tavestehus den 6-7 september, så Ni som är frestade skriv till Historic Race Finland, PI 362 SF-00151 Helsingfors. Vi återkommer med detaljer.

Ni som vill åka till Nürburgring och titta på fina bilar och tävlingar, kan ta kontakt med familjen Svensson på 033-260526 som ordnar en resa dit i år.

1996 års specialpriser

Årets nykomling	Christer Olsson
Årets rullning	Alf Andersson
Årets prestation	Martin Rasmusson and the "Std-ny boys band"
Årets renovering	Paul Ainsar GRD
Mats memorial	Tomas Hall
Torsten's memorial	Nick Tammemägi

Vårt slutgiltiga schema ser nu ut på detta viset !

- 17.5 - 18.5 Anderstorp alla klasser och sportvagnsmeeting.
- 31.5 - 1.6 Falkenberg alla klasser och sportvagnsmeeting.
- 4.7 - 6.7 MGCC på Knutstorp alla klasser och sportvagnar.
- 19.7 - 20.7 EM på Knutstorp (även vissa andra klasser, ej riktigt klar än).
- 16.8 - 17.8 SSK på Kinnekulle alla klasser.
- 30.8 - 31.8 Sportvagnsmeeting på Mantorp alla klasser.
- 20.9 - 21.9 Avslutningstävling på Anderstorp alla klasser, fri körning på söndagen.

Nu kan Du lungt boka dessa datum.

Senaste nytt om våra hjälmar!

Bengt-Åke Bengtsson som har den grannliga och ibland otacksamma uppgiften att utröna allsmäktiga FIA:s beslut har med idogt detektivarbete, via SBF:s tekniske chef lyckats få vissa klargöranden i vad som nu gäller för våra "störtmössor" under 1997 års tävlingssäsong!

BO LINDMAN

Det blir i princip precis som under 1996. D.v.s. i täckta bilar gäller en öppen hjälm (typ jethjälm) med 800 g maxvikt. Den skall vara märkt enligt någon av de gällande standarderna för provning, t.e.x. SIS, Snell.

För de som kör öppen bil gäller täckt hjälm (integralhjälm) med max vikt 1500 g och motsvarande märkningskrav som för öppna hjälmar.

Dessa regler gäller endast under 1997, då de förutom i Sverige, är godkända att användas i alla internationella tävlingar som är sanktionerade av FIA.

OBS!

Detta klarläggande ersätter det som publicerats i RHK:s årsmötesprotokoll.

Information är som bekant färskvara!

Så kör nu så många race ni kan innan våra störtmössor åter är föremål för utredning huruvida de är lämpade för "rollover experiences"

eder sekreterare
Bo Lindman

PRYLMARKNAD

Säljes; **Ford Cortina GT Mkl 1966**
Komplett. Påbörjad renovering.
Isärplockad och blästrad. Står i Alingsås.
David Skoog
08-758 57 30
070-492 05 34

Ford Anglia Super
TC 12, nyren. motor, FIA-papper
Volvo 544 S 61/62
TC 14, FIA-papper
C-O Christiansson
0587-127 92, dag
0587-129 58, kväll

RHK
klubbshop

T-shirt av absolut bästa kvalitet, vit med klubbens märke.
Den perfekta julklappen! Finns i storlekarna M, L, XL Pris 110:- kr

Jackmärke snyggt helbroderat jackmärke.
Pris 30:- kr, vid köp av fler än ett 25:- kr

Klistermärke ca 85 mm Pris endast 10:- kr *Nu åter i lager!*
Stort klistermärke ca 190 mm Pris 20:- kr *Nyhet!*
Porto tillkommer

RHK club shop

Roland Haraldsson, Björkåkra, 514 92 Uddebo.

Tel o fax 0325-272 40 även 010-299 12 02, 033-13 25 41

Visa att Du tillhör "gammelmilsklubben" med fart

Quiz i nr 4 -96

**Fem svar har
inkommit till Red.
alla rätt och
fullständiga.**

Per Hågean, Bert Lehnberg, Picko Troberg,
Graham A. Kyle och Torgny Arvidsson, vet alla
att bilden föreställer Joakim Bonnier i Camora-
distallets "Birdcage" Maserati (ch nr 2461) på
Karlskoga den 7 augusti 1960, Kanonloppet.

Bonnier blev tvåa efter Stirling Moss i en
Lotus 19. Det var debut för Lotus 19. Efter täv-
lingen lånade Bonnier Lotusen och slog svenskt
hastighetsrekord.

Red.



**Förteckning över
läkemedel som
är godkända i
Sverige och som
faller under
dopingreglerna.**

Kontakta
RF 08-605 60 00 eller
RHK:s sekr. för vidare
info.



Historic Cars Information 324 Nov 96

1. USE OF THE TERMS HISTORIC AND THOROUGHbred GRAND PRIX CAR

Events may only use the term Historic if they count for the FIA Historic Championships or if they strictly comply with Appendix K of the FIA and/or the FIA Events Code and the FIA Technical Code.

The term Thoroughbred Grand Prix Car may only be used to describe cars which are presented and raced in compliance with Appendix K.

An application to use the above terms should be made to the Historic Cars Commission of the FIA at the same time as the application for the event is made to the FIA Calendar Commission.

2. NEW HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORM: for application from 1.11.1996

A new Historic Vehicle Identity Form for series production cars is available. This form (4 pages) shall be used for:

- Competition Touring (TC), series production Touring (T), series production Grand Touring (GT) and competition Grand Touring (GTS) cars of periods E and F.
- Series production Touring (T) and series production Grand Touring (GT) cars of period G.

The following conditions shall be respected:

- Cars must have been homologated by the FIA.
- A certified copy of the original FIA homologation papers must be produced at all times together with the FIVH. The certified copy must be obtained either from the ASN which originally homologated the car or from the FIA (via an ASN).

Other cars (single-seaters, GTP, sports cars, competition touring and grand touring of period G onwards, pre-war etc.) and cars for which original homologation papers are not available will retain the extended (current) FIVH.

3. APPENDIX K ARTICLE 2.3 - DEMONSTRATION: Addition for implementation from 1.1.1997.

Demonstrations for post-1967 single-seater and 2 seater racing cars, of over 2 litres cylinder capacity, may only be organised with the authorisation of the FIA in each case; all cars must be in possession of an FIA Historic Vehicle Identity Form and Thoroughbred Grand Prix Cars (including all ex-Formula One cars) must comply with the crack testing procedure described in Appendix III.

Note: Appendix III of the 1997 Appendix K will include the FIA procedure of "Non-Destructive Testing for Structural Integrity in Thoroughbred Grand Prix Cars" (Bulletins n° 314 and 319).

4. APPENDIX K ARTICLE 8.9 - HISTORIC SPECIALS: New article for application from 1.1.1997

8.9 Historic Special:
A car built for racing events (circuit and hill climbs) during an FIA Classification Period (A to E included) which has no competition history in an International Formula, but which has competed at a lower level and has significant history in period at that level of competition. The car must comply with Article 10 and may only be a single seater or two seater (sports racing) car. The FIA Historic Vehicle Identity Form must be verified by the Historic Cars Commission before being issued.

5. APPENDIX K ARTICLE 15 - TYRES: Changes for application from 1.1.1997.

15.2.3 Notes:

To be added:

- ix) Series production Touring cars conforming to article 8.1 and standard Grand Touring cars conforming to article 8.3 may use tyres from the List of Road Tyres, with a minimum aspect ratio of 70%.

15.3.1)

To be changed:

The tyres ...

... the lowest speed rating shown above.

For events run in winter conditions, the organisers may specify in their Supplementary Regulations only tyres listed of the "Mud and Snow" type which are not on the FIA List of Road Tyres may be used.

The rest of the text remains unchanged.

6. CUP FOR THOROUGHbred GRAND PRIX CARS: Changes for application from 1.1.1997.

Art. 2 - Eligible cars

Cars built to ...

... for which period evidence exists, not later than 31 December 1985, or evidence must be produced that it was manufactured in the period by the Grand Prix Team concerned and used by it as a test car. Cars which were built for, or competed only in Formula 3000 events are not eligible. Thoroughbred Grand Prix Cars must comply with Articles 8.8 and 14 of Appendix K to the 1997 International Sporting Code. At any time during an Event cars must comply with the FIA procedure of "Non-Destructive Testing for Structural Integrity in Thoroughbred Grand Prix Cars" and the relevant certificates be available for inspection.

The rest of the text remains unchanged.

Art. 4 - Characteristics of the events

Each race will be of no less than 50 km and no more than 75 km distance. Track licences must be at least FIA Grade 2 (Formula 3000 level). Races will be scheduled to start between 12h00 and 16h00 on the main day of the event. For each event, the FIA will nominate a Race Director and a Starter.

If entries are received ...

... the course of the season.

All events shall have standing starts. The pit lane will remain open until the five-minute board is shown, after which the pit lane will be closed. Once the grid has been formed, any

competitor who causes a start to be abandoned will be removed from his grid position and will start from the back of the grid or from the pit lane, according to the Clerk of Course's decision.

The rest of the text remains unchanged.

Art. 7 - Scrutineering and Parc Fermé

To be added at the end:

Fuel must comply with article 275-16 of Appendix J 1997.

New articles 9 and 10 below to be added, subsequent articles being renumbered.

Art. 9 - Starting procedure

All events shall have standing starts.

The grid will be staggered by a 1 by 1 formation. Fifteen minutes before the time for the start of the race, the cars will leave the pits to cover a reconnaissance lap, they must compulsorily and at greatly reduced speed use the pit lane between each of the laps and may under no circumstances cross the grid.

Ten minutes before the time for the race to start, the pits exit will be closed. Any car that is in the pits at this time may start from the pits at the discretion of the Race Director and may only join after the field has passed the end of the pit lane on its first racing lap.

The approach of the start will be announced by signalling boards shown at ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and thirty seconds before the start. The boards will be accompanied by audible warnings.

Thirty seconds after the thirty second board, the green flag will be shown at the front of the grid whereupon the cars will begin their formation lap. When the cars come back to the grid at the end of the formation lap, they will stop on their respective grid positions. Once all cars have come to a halt the starter will show a five second board and five seconds later he will switch on the red light. At any time after the red light becomes visible, the race will be started by showing the green light.

If a problem occurs when the cars return to the starting grid after their formation lap the starter will show a start delayed board. The start procedure will recommence at the three minutes board and race distance will be reduced by one lap.

Art. 10 - Stopping of a race

Should it be necessary to stop a race for any reason, a red flag will be displayed at the start finish line followed by red flags at all flag marshalling points. All cars should proceed to the start finish line at a reduced speed. Work may be done on the cars but refuelling is not allowed. The race distance will be reduced by two laps.

If the race has to be stopped prior to two laps of its duration, it will be declared no contest and cars will start from their original grid positions.

If the race has to be stopped between two laps and 75% it will be considered as the first part of a two part race. Cars will be restarted based upon the order of crossing the finish line one lap less than the number of laps completed by the race leader at the time of the showing of the red flag. The final result will be arrived at by aggregating the results of both parts of the race.

If the race has to be stopped after 75% of its duration, it will be considered to have finished. The finishing order shall be based on the order of crossing the finishing line at one lap less than the number of laps completed by the race leader at the time of showing the red flag.

Art. 11 - Race classification

B: a classification taken from the general classification, relating to each of the classes, including non-finishers and exclusions.

The rest of the text remains unchanged.

7. CUP FOR HISTORIC GRAND TOURING CARS, EUROPEAN CHALLENGE FOR HISTORIC TOURING CARS: Changes for application from 1.1.1997.

6 - Entries

To be added at the end:

6.2) Registration for the Cup/Challenge:

Competitors may register with the FIA, at least 4 weeks before the first qualifying event, by submitting a Cup/Challenge registration form. The registration form shall be obtained from the FIA Historic Cars Department. When the registration is accepted, the entrant will receive:

- a permanent race number.

- a set of regulations.

- a manual containing all previously published eligibility decisions

Registration fee: 250 French Francs

Entry fees will still be due to individual event organisers and competitors will be responsible for their entry at events.

APPENDIX

Payment of the registration fee to the FIA

- Payment of the fee required under Article 6 above can only be made by fax/mail with a VISA credit card stating the following:

- Card holder's name

- Credit card number

- Credit card expiry date.

Registrations must be sent to:

FIA Sport

Historic Cars Department

8 bis rue Boissy d'Anglas

75008 Paris - France

fax: +33-143124466.

Art. 7 - Scrutineering, Parc Fermé:

To be added at the end:

- If the car is found legal and the protest has been lodged by another competitor, this competitor will bear the dismantling costs up to the same amount.

Art. 9 - Classification:

To be changed:

...

a) A general scratch classification of each race, with no class divisions.

b) Classifications, taken from the scratch results, relating to each of the classes, including non-finishers and exclusions.

The rest of the text remains unchanged.

Art. 10 - Final classification of the Challenge/ Cup

To be changed:

...

A driver may compete in and score points in more than one class at a same event, but at the end of the event he must notify the FIA within 48 hours which result he wishes to be retained for the Challenge/Cup. The winner(s) of the Challenge/Cup will be the driver(s) having scored the largest number of points under the conditions fixed for this Challenge/Cup.

In cases of a dead-heat:

1) The driver of the car from an older period (according to article 3 of Appendix K) will take precedence. If more than one car is used by a driver, the car taken in consideration for the age criteria will be the car used to score the greater number of points (the Historic Cars Commission Technical Committee will decide any disputes concerning the age of the cars).

2) Should an ex-aequo persist, in each event, a winner will be designated on the basis of the highest number of points scored during that event. In the case of identical totals, the car from an older period (according to article 3 of Appendix K) will take precedence. The Title will be awarded to the driver(s) with the largest number of victories.

3) Should an ex-aequo persist, the Title will be awarded to the driver which achieved the highest number of:

a) Best qualifying times in his class.

b) 2nd best qualifying times in his class, if necessary.

c) 3rd best qualifying times in his class, if necessary.

4) Should an ex-aequo persist, a tie will be declared between the drivers concerned.

The FIA may decline to award the Title in the case of insufficient performance.

8. HISTORIC HILL CLIMB CHALLENGE: New Championship for application from 1.1.1997.

1 - General Provisions

In 1997 there will be a Historic Hill Climb Challenge, reserved for drivers. The General Prescriptions Applicable to all FIA Championships will be observed unless otherwise stated hereafter, as well as the prescriptions of Appendix K to the International Sporting Code.

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

A valid FIA Historic Vehicle Identity Form must be provided by the competitor for each car entered, at scrutineering for each event; each entry form for an event must be accompanied by a photocopy of the first page of the Historic Vehicle Identity Form.

2 - Eligible cars

Sports cars of the years 1931 to 1946 inclusive, conforming to the requirements of Appendix K (classes 'S' below); Competition Touring Cars (classes 'TC'), Series Production Touring Cars (classes 'T'), Competition Grand Touring Cars (classes 'GTS'), Series Production Grand Touring Cars (classes 'GT'), Grand Touring Prototypes of category A (class C10), Two-Seater Racing Cars (classes SR1 to SR21), as defined in articles 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5 and 8.6 of Appendix K respectively, of the years 1947 to 1971 inclusive. The number of cars entered in period G must not exceed 30% of the total number of cars entered.

Periods and classes admitted:

The Classes 'T', 'TC', 'GT', 'GTS' 'S' and 'SR' indicated below are as defined in Article 16 of Appendix K. 1963-1965 GTP-A cars, with no cylinder capacity divisions, will be included in class C10.

Period D: classes S9 to S16 - Sports cars from 1/1/1931 to 31/12/1946.

Period E:

classes SR1 to SR14.

classes GTS1 to GTS7.

classes GT1 to GT7.

classes TC1 to TC10.

classes T1 to T10.

Period F:

classes SR15 to SR21.

classes GTS7 to GTS12, C10.

classes GT7 to GT12.

classes TC11 to TC15.

classes T11 to T15.

Period G:

GTS13 and GT13 up to 1150cc

GTS14 and GT14 1151 - 1300cc

GTS15 and GT15 1301 - 1600cc

GTS16 and GT16 1601 - 2000cc

GTS17 and GT17 over 2000cc

TC16 and T16 up to 1150cc

TC17 and T17 1151 - 1300cc

TC18 and T18 1301 - 1600cc

TC14 and T14 1601 - 2000cc

TC15 and T15 over 2000cc

In the case of supercharging, the nominal cylinder-capacity will be multiplied by 1.3 and the car will pass into the class corresponding to the fictive volume thus obtained.

3 - Calendar of Events

In 1997 there will be a maximum of 4 events. If, at the outcome of this Challenge, 50% of the qualifying events have not been disputed, the FIA may decline to award the Title.

4 - Characteristics of the events

The length of the course shall be at least 2km. All events shall have standing starts. During the event it is permitted to push-start cars at any point of the course, but only under the control of race officials. The use of any sort of device to warm tyres is forbidden.

- Practice:

- There will be at least one timed practice.

- Competition runs:

If the distance of the course is between 2 and 9km, there will be two timed runs. The classification will be determined by the addition of the times achieved in each run. If the course is longer than 9km the best time achieved will count for the final result.

The timed climbs will be scheduled to start between 10 h. and 16 h. on the main day of the event.

5 - Licences

Drivers and Competitors must possess the appropriate grade of current international licence; drivers must possess the appropriate grade of the FIA Driver's Historic International Licence or any grade of FIA licence (A, B or C).

6 - Classification

The provisional classification of the Challenge must be affixed by the organisers on the official board prior to the beginning of each event.

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

- A starting list, including class divisions.
- A general classification, with no class divisions.
- Classifications, taken from the general classification, relating to each of the classes, including non-finishers and exclusions.

- 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. To be classified a driver must complete and cross the finish line of all the timed climbs counting for an event.

Should there be a dead-heat in any race counting for the Challenge, each of the drivers so classified is attributed a number of points equal to the arithmetic 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.

7 - Scrutineering and Parc Fermé

The presentation of a car for scrutineering will be deemed an implicit statement of conformity.

There must be a minimum of three technical scrutineers for each event, in addition to the FIA Technical Delegate, who will be chief scrutineer. At the end of the climb all cars having crossed the finish line shall be taken 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 or until the Stewards of the Meeting order their release. Any classified car which is 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. The re-grouping area prior to the start may be considered a Parc Fermé.

The costs of dismantling a car for scrutineering will be borne as follows:

- If the car is found illegal, the competitor may be charged up to the minimum fee agreed for Group N by the ASN of the country of the event.
- If the car is found legal, the organiser will bear the dismantling costs up to the same amount.
- If the car is found legal and the protest has been lodged by another competitor, this competitor will bear the dismantling costs up to the same amount.

8 - Final classification of the Challenge

In order to be classified, a driver must complete at least 50% of the total number of qualifying events, rounded down to the nearest whole number.

Should more than 2 hill climbs organised in a same country be accepted as valid for the Challenge, drivers may only include results from a maximum of 2 of these hill climbs in their totals for the Challenge classification.

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

A driver may compete in and score points in more than one class at a same event, but at the end of the event he must notify the FIA within 48 hours which result he wishes to be retained for the Challenge.

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

In cases of a dead-heat:

1) The driver of the car from an older period (according to article 3 of Appendix K) will take precedence. If more than one car is used by a driver, the car taken in consideration for the age criteria will be the car used to score the greater number of points (the Historic Cars Commission Technical Committee will decide any disputes concerning the age of the cars).

2) Should an ex-aequo persist, in each event, a winner will be designated on the basis of the highest number of points scored during that event. In the case of identical totals, the car from an older period (according to article 3 of Appendix K) will take precedence. The Title will be awarded to the driver(s) with the largest number of victories.

3) Should an ex-aequo persist, the Title will be awarded to the driver which achieved the highest number of:

- Best qualifying times in his class.
- 2nd best qualifying times in his class, if necessary.
- 3rd best qualifying times in his class, if necessary.

4) Should an ex-aequo persist, a tie will be declared between the drivers concerned.

The FIA may decline to award the Title in the case of insufficient performance.

9. CANCELLATION OF AN HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORM

The Historic Vehicle Identity Form No. 89/100 AC Cobra Mk II chassis No. COB 6040, issued by the RAC MSA has been cancelled.

10. TRIUMPH 2000, FIA HOMOLOGATION FORM N° 1274

Optional equipment stated in page 8 and the first extension of the homologation form are not accepted.

Historic Cars Information 326 Jan 97

SUMMARY OF ELIGIBILITY DECISIONS PUBLISHED UP TO OCTOBER 1996

General decisions concerning eligibility and technical specifications of particular cars and parts, which are not included in Appendix "K" and which are valid until further notice.

1. GENERAL REMARKS

- Lightening of parts (clarification):

It must be noted that, according to Appendix K, no modifications are permitted for Series Production and Competition Touring Cars, Standard Grand Touring Cars and homologated Competition Grand Touring Cars, other than those explicitly authorized under articles 10, 11 and 12: i.e. homologated parts must be as supplied in period. (Bull. 305)

Bodywork

- Handbrake: the operating lever may be re-located within the cockpit, in Competition Touring (TC) and GTS cars. (Bull. 291)

- The attachment points of the pedals may not be modified. (Bull. 318)

- Exhaust System, competition Touring (TC) and GT (GTS) cars exit may be outside the perimeter of the car only if proven to be a period specification for the model. (Bull. 295)

- Oil-coolers: must be contained within the periphery of the bodywork as viewed from above.

- Bracing devices: reinforcement bars or struts on the suspension mounting points to the body shell (or chassis) are forbidden unless a period specification for the model concerned (Bull. 264, 10/91).

Suspension

- Rosejoints ("Unibal") may be used on anti-roll bars for Competition Touring and GTS cars if this does not affect the geometry of the suspension (Bull. 240, 8/89).

- The mounting of anti-tramp bars on the rear suspension is forbidden unless a period specification for the model concerned.

- Shock-absorbers: models fitted with a gas chamber additional to the original, whether outside or inside the damper body, are not acceptable under art. 11.2 of Appendix K. (Bull. 291.)

- Track measure for Series Production Touring (T) and Competition Touring (TC) cars, Standard Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars, Grand Touring Prototype-C (GTP-C) cars:

The tolerance granted concerning the homologated or FIA authorised dimensions of the tracks will be + or - 1%. This decision does not apply to the single pivot swing axle of cars for which specific dimensions have been published, for example: the rear axle of the Porsche 356. (Bull. 316)

Engines

- The addition of an oil filter or cooler (Art. 12.6) shall only apply to the engine oil (Bull. 265, 11/91).

- Period "E" Formula 3: the engines re-manufactured to the specification of the Norton 500 cc Long stroke (79.6 mm x 100 mm) engine by R. Uley and C. Banyard-Smith are accepted to replace the original engines of the same specification.

- The FIAT 1100 engine blocks of the D and R series are accepted to replace the 1100/103 block having the serial number 103H.

- BMC series "A" engine: the cylinder head bearing the casting code 12G940 is accepted for use on series "A" engines.

- The Formula Junior cylinder-head re-manufactured to the specification of the Ford Cosworth 105E/109/E cylinder head by Richardson is accepted to replace the original heads of the same specification.

- Ford 289 cu.in. V8 engines: the later Ford motorsport "302" block is not an acceptable replacement in cars of period F. (Bull. 291)

- Ford/Lotus Twin Cam engines: for cars of period "F" the only main bearing caps admitted are the semi-circular ones to the original period specification. The cast iron main bearing caps for Ford/Lotus Twin Cam engines manufactured by Classic Motorsport Ltd are accepted as a replacement part. All replacement parts carry the number 95.1. (Bulls. 295/311)

- Ford BDG iron blocks may be replaced with aluminium blocks to the period specification, in cars of period H. Waiver Granted because of no-availability. (Bull. 301)

- Ford Cosworth FVA and FVC engines: The engine block manufactured by Geoff Richardson Engineering Ltd is accepted as a replacement part for Formula 2 and Sports cars of period G. All replacement parts carry the number 95.3. (Bull. 311)

- Sparking plugs: plugs of smaller diameter than the standard specification may be used, with appropriate adaptors, if period evidence of their use exists. (Bull. 291)

Gearboxes

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

Brakes

- The fabrication of an airbox around disc brakes for cooling purposes is admitted (Bull. 263, 9/91).

2. TECHNICAL DECISIONS FOR INDIVIDUAL CAR MODELS

Abarth

- The engine block of the Autobianchi A-112 Abarth first series, type A112 A1, FIA homologation form n° 5518, is accepted as a

Alfa Romeo GTA

- The modification of the inlet tracts of twin-plug GTAM heads, by the addition of metal to revert to the GTA dimensions, is forbidden. (Bull. 251, 8/90).

Alfa Romeo 1900 SS

- If the permitted 15-inch rims are used instead of the original 400 mm, a tolerance of 3 inches will be allowed for the track, as long as the wheels remain covered by the unmodified bodywork (Bull. 263, 7/91).

Alpine A 110 1300 (1296 cc)

- To be eligible for Period F in GTS the car must conform to homologation form n° 222 of 1966 (Bull. 263, 7/91).

- Track and rim dimensions are:

Front 1250 mm/rear 1222 mm.
Max. rim width homologated: 4 1/2 inches (Bull. 265, 11/91).

Aston Martin DB4 GT Zagato

- The maximum rear track dimension permitted is 144 cm.
- Minimum weight 1206 kg (Bull. 192, 12/84).

Aston Martin DB4

- All DB4's may use the GT engine (Bull. 263, 7/91).

Austin-Healey 100 and 3000

All models, periods E and F.

- The maximum authorised track dimensions are:

Front: 1270 mm
Back: 1285 mm
(Bull. 307)

Austin Healey Sprite Mk 1

- A tolerance of 1 inch is permitted on track widths on cars of periods E or F. (Bull. 291)

BMW 328

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

DKW F12

Original homologation form n° 1164:

- Carburetors recognized are: Solex 40C1B, Weber 45DCCOE, Weber 42DCCOE.

Diva 1650 cc

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

Ferrari 250 GT

- Maximum permissible track widths:

Period E: 143,5 Front, 141, 4 Rear.
Period F: 144,5 Front, 145,0 Rear (Bull. 236, 3/89).

Ford Falcon

- The windscreen may be replaced with polycarbonate, of minimum 5 mm thickness (Bull. 265, 11/91).

Ford Lotus Cortina

- Rear axle location must only be by the standard specification bracket (reinforcing tubes are not acceptable). (Bull. 291)

Ford Mustang "Fastback"

- As no period evidence has shown that the Mustang with the "Fastback" body was homologated, this model is not eligible as a GT, GTS, Touring or Competition Touring car in period F. (Bulls.291/293)

Ford Shelby GT 350

- Two original homologation forms are acknowledged as valid:
FIA n° 191 "Mustang Shelby GT 350", with front and rear tracks of 144,78 cm.
FIA n° 504 "Ford Shelby GT 350", with 148,8 cm front track and 147,3 cm rear track. Page 11 of this form, which is not stamped or dated by the FIA, is not accepted as valid (Bull. 240, 8/89).

Hillman Imp

- Hillman Imp De Luxe 998 and Super 998: these models in the specification of homologation form n° 526 are recognized within the range of chassis numbers specified on the homologation form, as Grand Touring Cars for use in Rallies only (as in the original period); the use of the extensions to form 526 is limited to those on amendment forms 1 to 6. (Bulls. 291/293)

Jaguar E-Type

- Original homologation forms: cars of period E must conform to form n° 34 (6A) of 1961 and cars of period F to form n° 100 (6B) of 1963, or form n° 184 of 1964.

- Jaguar E-Type 4.2 litres: is allowed to compete in period F in standard specification (FIA recognition form n° 506) only (not with 3.8 litre options).

- Brakes: in the recognition forms, under "Brakes", the number of wheel cylinders is specified as front: 4, rear: 4. This means 4 in total, i.e. 2 per wheel.

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

- In Period F, homologation form n° 100 allows inlet valves of diameter 44.4 mm and 53.2 mm: one or the other may be used

but no intermediate size (Bull. 273, 8/92).

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

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

- Maximum homologated dimensions for recognition form n° 100 :
Disc wheel rim width : 203,2 mm.
Front track : 135 cm.
Rear track : 141 cm (Bull. 213, 11/86).

- The 3781 cc replacement block in aluminium for the Jaguar E-type, manufactured by ATS is accepted as a replacement part for GTS period F only. All replacement parts carry the serial number ATS 95/027-(Bulls. 311/317)

- Only the homologated gearbox ratios of FIA homologation form n°100/A are accepted. The only 5 speed gearbox accepted will be the period specification 2F gearbox with the cast iron casing for GTS cars running in Period F. (Bull. 314)

- As this car was not homologated in the GT category and did not compete internationally in the period, it is eligible only in the sports-prototype classes, if in compliance with Article 13. i.e has period international competition use.

Lotus 11

- Engines that may be used: Climax FWE of 1216 cc, the FWA of 1098 cc or the FWB of 1475 cc (Bull. 238, 5/89).

Lotus 23

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

Lotus Elite

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

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

- Exterior trim (e.g. window and windscreen surrounds) may not be removed (Bull. 263, 7/91).

Lotus Elan (26 and 26R)

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

- The only wheels accepted are :

The original steel wheel which appears on form n°127.

"Minitite"-style alloy wheels of 4.5 or 5.5 inches.

The 6-inch alloy wheel which appears on the B/V extension of form n°127.

(Bull. 318)

Lotus 26R

For period F, GTS cars :

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

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

Mc Laren M1

- The following are eligible in Period F :

M1 A with Oldsmobile 5,500 cc.

M1 A with Ford 4,700 cc.

M1 A with Chevrolet 5,500 cc.

M1 B with Oldsmobile 4,500 cc.

M1 A with ventilated discs, and M1 B with Ford and Chevrolet engines, are not eligible in period F.

(Bull. 236, 3/89).

Marcos GT (Volvo)

- Is a Competition Grand Touring Car (GTS) in Period F, in the specification approved by the Historic Cars Commission. (Bull. 295)

Morgan

- The only model eligible to be used with the "2.2 litre" engine in period F is the Plus Four Super Sports conforming to FIA homologation form n° 64 of 1962. (Bull. 295)

Mini Cooper

- Wheel-arch extensions are not admitted on pre-1966 cars (Bull. 263, 7/91).

Porsche 356

- The homologated dimensions for the track are the following :

Front - 1306 mm.

Back - 1315 mm.

- Cars with homologated option 60 mm wide drums :

Front - 1346 mm

Back - 1315 mm.

- Cars for which there were no period FIA recognition papers, the following minimum weight will apply when measured as defined in article 11.11) of Appendix K :

1100, 1300, 1300 S, 1500 S Super 750 Kg

1500 Speedster, A/ 1600 GS Speedster 700 Kg

A/ 1300 Coupé Cabriolet, A/ 1300 S Coupé Cabriolet 805 Kg

A/ 1300 Speedster 720 Kg

A/ 1500 GS, A/ 1600 GS Coupé Cabriolet Hardtop 780 Kg

A/ 1600 810 Kg

B/ 1600-90 Coupé Cabriolet Hardtop 830 Kg

B/ 1600-90 Roadster 800 Kg

356 B Carrera 1600 GS Coupé et Cabriolet 780 Kg

356 B Carrera 1600 GS Speedster et Roadster 770 Kg

356 B S-90, 356 B 1600 S Coupé et Cabriolet 750 Kg

356 B S-90, 356 B 1600 S Speedster et Roadster 740 Kg

356 C/ 1600 SC FIA homologation form n° 139 900 Kg

356 C/ 1600 SC FIA homologation form n° 501 900 Kg

(Bull. 314)

Porsche 901/911

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

carburetors) is only valid for Period G (Bull. 251, 8/90).

- Cars of period F may use the camber adjustment facility featured on the front suspension top mounts, introduced on chassis number 302695. (Bull. 292)

Skoda

- The following models are accepted as GT cars :

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

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

Skoda 450 (1958-59) 1150 cc.

(Bull. 263, 7/91)

TVR

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

TVR Grantura Mk. 1, Mk. 2 and Mk. 2a : 7ft.00.

TVR Grantura Mk. 3 and Griffith: 217.17 cm.

(Bull. 250, 6/90)

Volvo PV 544 Sport

- The front disc brakes in extension C of FIA homologation form n° 1086 are only accepted for cars of period F.

(Bull. 314)

1. APPENDIX K - Article 2.3: Demonstrations

New definitions to be added: strong recommendation in 1997, compulsory as from 1.1.1998.

2.3.1. Parade

A parade is a display of a group of cars on a track at a moderate speed. The following conditions must be observed:

- an official car will lead the parade and another official car will close the parade.

- the 2 official cars will be driven by experienced drivers under the authority of the clerk of the course.

- overtaking is strictly forbidden.

- timing is forbidden

- cars will not bear any racing numbers, except for the cars that are historically associated with a particular racing number. Other means of identification of the cars may be used by the organisers (letters or numbers on side-windows etc.), but such identifications must be removed when leaving the circuit premises.

- the parade(s) must be stated in the supplementary regulations and the cars taking part must be mentioned in the official programme of the event.

2.3.2. Demonstration

A demonstration is a display of a car's performance on a track. The following conditions must be observed:

- demonstrations of more than 5 cars will be controlled at all times by a pace car, driven in front of the field, by an experienced driver under the authority of the clerk of the course.

- the track must be fully marshalled.

- drivers must wear safety clothing appropriate to the period of the car that they are demonstrating (FIA approved clothing and helmets are strongly recommended). Organisers may state minimum clothing standards.

- the cars must pass scrutineering on safety grounds.

- a precise list of participants must be published after scrutineering.

- no passengers are allowed.

- overtaking is strictly forbidden unless it is instructed by marshalls showing blue flags.

- timing is forbidden.

- the demonstration(s) must be stated in the supplementary regulations and the cars taking part must be mentioned in the official programme of the event.

- cars will not bear any racing numbers, except for the cars that are historically associated with a particular racing number. Other means of identification of the cars may be used by the organisers (letters or numbers on side-windows etc.), but such identifications must be removed when leaving the circuit premises.

2. APPENDIX K Article 2.6 - Historic Regularity Rally

Changes for immediate application:

2.6.1) All Historic Regularity Rallies must be entered for information on the FIA calendar and on the FIA/FIVA Historic Cars Commission Calendar. The organisers will be FIA- or FIVA-affiliated, under the jurisdiction of the ASN, but the regulations must be drawn up in accordance with the FIA International Sporting Code, or the FIVA International Events Code or, in the case of events combined with Sporting Rallies, with chapter IV of the International Sporting Code.

3. ERRATUM

In the 1997 Appendix K, Article 3 should read:

I) Cars as referred to in H) but constructed after 31/12/1976 and having competed before 1/1/1982 (1/1/1986 for Thoroughbred Grand Prix Cars).

In the French version of the 1997 Appendix K please add at the end of article 10.13:

"Les ceintures/ harnais de sécurité ne peuvent être modifiés."

Historic Cars Information 328 Mars 97

1. CLARIFICATIONS

Ground clearance:

The exhaust system (pipe(s), silencer(s)) is considered part of the car when measuring the ground clearance.

Air ducts:

Air ducts are not permitted on Touring (T), Competition Touring (TC), Grand Touring (GT) and Grand Touring Competition (GTS), cars unless homologated.

2. EUROPEAN HISTORIC SPORTING RALLY TROPHY

Erratum: please delete in Article 2 - Eligible cars the following:

"- they will not be timed in the first and last special stages of the event."

3. JAGUAR E-type, period F, GTS, homologation form N°100

- the use of the wide angle head is permitted.

- if a fuel injection pump system is used, it must be the period specification Lucas system using a butterfly throttle.

- 4 "Lightweight" body configurations are accepted, but when a configuration is chosen it must be fully respected.

- the exhaust manifold pipes must pass between the engine and the front sub-frame.

4. PORSCHE 911, period F, GTS, homologation form N°183

The use of the parts listed below is permitted:

- Fuchs 5.5in alloy wheel

- Löbro half shafts

5. NSU Prinz 1000 L (Typ 67), period F, TC, homologation form N°1313: track

When the alloy wheel 4.5"x12 mentioned in homologation form n°1313 is used, track measures shall be as follows:

Front: 1246 mm

Rear: 1235 mm

Kom och testa bilen

HENRY ANDERSSON GT/GTS

Fri träning på Anderstorp fredag 2 maj mellan 9 - 17

GÄLLER ALLA BILAR

Vi kommer att köra 20 minuter per pass
Kostnad 750:-
Anmälan sker på PG nr: 405 43 68-8
senast 22 april
där ni skriver namn, biltyp samt klass.

Har ni några frågor om träningen kan ni ringa
Ulf Larsson 0321-169 45, fax 0321-169 41 eller
Heny Andersson 0515-411 51, fax 0515-411 75



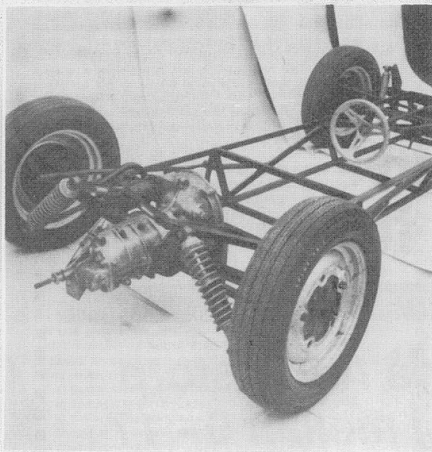
FORMEL VEE

SENSATIONELLT LÅGT PRIS

Karolin Formel Vee-ram
komplett:

Glasfiberarmerad plastkaross
komplett:

Karolin Formel Vee betecknas av åtskilliga motorexperter som det bästa som hänt racersporten på många år. En äkta racer till ett pris som vem som helst har råd med. Och detta utan att man gjort avkall på konstruktionskraven. Karolin är en toppracer, men kostar bara hälften av andra vagnar. Den avancerade konstruktionen, med motor och växellåda som bärande enheter, och den låga tyngdpunkten gör Karolin till topp på vägen.



Karolin är stark, tillverkad av fyrkants stålrör som elsvetsats. Karolin Formel Vee är gjord i Eskilstuna, en stad där man kan stålarbeten.

Motorjournalisten Christer Glenning är mannen bakom Karolin Formel Vee. Glenning stod bl a för konstruktionen av den uppmärksammade s k EK-racern, som byggdes i Eskilstuna-Kurirens spalter. Karolin Formel Vee är en ny fullträff av Christer Glenning.

Karolin Formel Vee är enkel att bygga. Fästen för framvagn, pendelaxlar och växellåda, är färdiga vid leveransen. Störtbåge och material till motorfäste, följer med löst. Störtbågens höjd varierar som bekant mellan olika förare, liksom motorfästet mellan olika motorer.

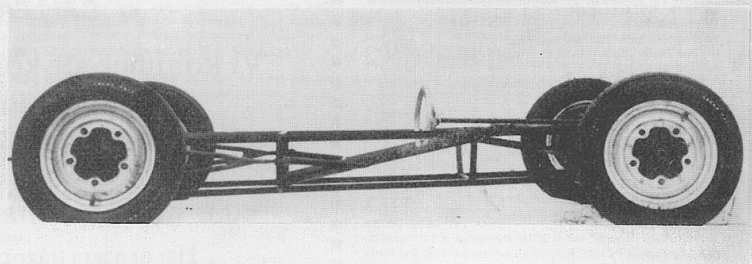
Till Karolin Formel Vee levereras en linjeskön glasfiberarmerad plastkaross, bestående av framel, två sidor, bakdel samt formgjuten specialstol i plast. Karossen tillverkas av Arbo-plast i Arboga.

Karolin Formel Vee betyder att du får pengar över trots att du skaffat dig en toppvagn. En mer avancerad och vägsäker Formel Vee-racer än Karolin får man verkligen leta efter. Karolin är dessutom rymligare än de flesta andra racervagnar. En bekväm körställning är som bekant bland det viktigaste när det skall gå fort.

Karolin är gjord för dig som vill ha en toppvagn. Med Karolin får du en toppvagn, men betalar bara halva priset.

Karolin F Vee säljs genom:

Karolin
RACING
Box 495 Eskilstuna



Efter den första Karolinen som byggdes 1966 (tillverkades i endast ett exemplar och tävlade ett par gånger på Karlskoga och Skarpnäck) gjordes en helt ny bil, modell 67, här på en broschyr troligen från 1967. Insänt av Christer Glenning

"Formel Ve Sverige"

Då vi Formel ve åkare blir fler och fler är det efter många åsikt dags att återuppliva "Formel Ve Sverige". Namnet är registrerat av VAG och de är välvilliga till att låta oss använda det.

Ju fler vi är som agerar gemensamt, ju större möjlighet har vi att förhandla med tävlingsarrangörer, även utanför RHK, för att få fler tillfällen till körning. Även vid förhandling med sponsorer för eventuell reducering av anmälningsavgifter som börjar bli väl höga (20 kronor per minut). Likaså rabatter på reservdelspriser.

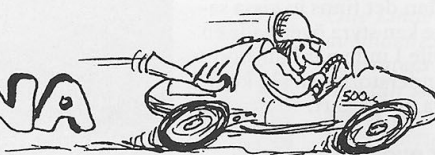
Alla som är intresserade tag kontakt med Nick Tammemägi, 0322-221 09 eller Karl Ljunberg, 042-13 86 46.

I samband med tävlingarna planerar vi att hålla möte i depån på lördagseftermiddagen efter träningen och innan den höga stämningen infinner sig, för genomgång och förevisning av teknisk natur.

Vi vill gärna ha förslag och synpunkter på vad dessa skall omfatta.

Tanken är att ta en del av bilen varje gång. Förslagsvis motor, växellåda, framvagn, bakvagn.

HALVPANNORNA



PER HÅGEMAN

När detta skrives är det fortfarande dödsång men de flesta av oss håller väl på med förberedelserna inför den första tävlingen. Ändå brukar det bli en massa veckan innan.

Vi har även haft litet grand social verksamhet. Den 24 januari hade vi meeting i Olle Lindes verkstad på Berga i Helsingborg. Ett 20-tal pers. mötte upp både från när och fjärran från så exotiska platser som Åmål, Hallsberg, Halden (N) och Uppsala. Det bjöds på god förplägnad och sedan filmvisning med video där man bl.a. kunde se varför man inte vann. Det ljögs väl en del också, eller var det kanske bara minnet som sviktade. Man fick i alla fall intrycket av att alla tänkte deltaga aktivt i våra tävlingar. Datum finns angivna i förra numret av Rutflagan.

Det lär väl inte bli så mycket mer aktiviteter i Sverige förutom RHK-tävlingarna, men om det är någon tävling som man vill puscha för utomlands så skulle det kanske vara Finlands historiska tävling på Hämeenlinnabanan den 6-7 september. 750-Club i England kör en serie tävlingar där 500-midjet är välkomna. Lars H. har datum om någon är intresserad. I Luxemburg körs det också en jubileumstävling på gator den 18 maj,

men tyvärr så kolliderar detta med RHK-tävlingen på Anderstorp.

Annars så är det den 4-6 juli på Svenskt Sportvagnsmeeting som vi hoppas att alla kommer att ställa upp, och att vi där skall sätta nytt deltagarrekor. Det gamla var ju på 14 bilar för ca 5 år sedan på Falkenberg. Det borde väl kunna gå, med någon ny bil, och med någon ny premiär och några bilar från utlandet.

Resultat kl. F-3 500cc RHK-Cupen 1996

	Kinneulle 26 maj	Anderstorp 8-9 juni	Knutstorp 20-21 juli	Falkenberg 11 augusti	Mantorp 24/25 aug	Anderstorp 14 september	Summa
1. Allan Göransson Swebe-Triumph.	—	13	14	13	12	13	65
2. Göran Anderberg Alfa-Diana-JAP	14	9	5	14	10	9	61
3. Lars Hågeman Swebe-JAP	13	7	13	12	—	12	57
4. Per Hågeman Cooper-Mk12-Norton	12	14	0	—	14	14	54
5. Kent Persson Kiehm-Spec.-JAP	11	11	12	9	—	7	50
6. Peter Kumlin Effyh-JAP	10	12	—	—	13	—	35
7. Håkan Sandberg JBS-Triumph	—	10	11	11	—	—	32
8. Olle Linde Cooper-Mk10-JAP	—	—	8	10	—	11	29
9. Ingemar Edwardsson Effyh-JAP	—	—	5	8	—	10	23
10. Yrjö Anderla Cooper-Mk12-Norton	—	—	10	—	11	—	21
11. Anders Eriksson Cooper-Mk8-JAP	0	8	9	—	0	—	17
12. Björn Leufvenius Effyh-Triumph	—	—	7	—	—	8	15
13. Carl-Axel Klarberg Alfa-Diana-JAP	—	—	6	—	—	—	6
14. Carlo Erikson R.J 500-JAP	—	0	0	—	—	—	0

Konsten att renovera en "halvpanna" eller... allt tar längre tid än man tror!

Egentligen skulle den varit klar till den Internationella Oldtimer-festivalen på Anderstorp i början av juni. Det var den också - nästan. Men ett par för korta bromsslängor gjorde att det inte blev någon start. Första star fick vänta ytterligare ett par veckor.

OLLE HOLM

-Det tar ju oftast längre tid än man tror. Då har vi ändå jobbat både dag och natt. Men det finns ju vissa saker man inte kan styra över, sade en besviken Olle Linde när han stod i depån på Anderstorp och såg kompisarna köra ut till start.

Vurmar för midjet

Olle Linde i Helsingborg har alltid gillat gamla bilar, motorcyklar och flygplan. Men mest av allt har han vurmat för Midget-bilar, sk halvpannor. Den benämningen har de fått efter som motorstorlek, 500 cc dvs en halv liter.

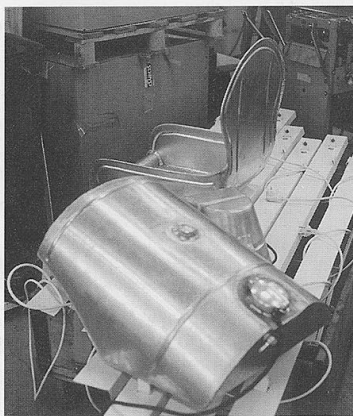
-Under fler år körde jag med en Effyh, en svensk midjet byggd 1949. Men målet har varit att få tag på en engelsk Cooper, berättar han.

Copper är ett av de mest legendariska märkena inom racervärlden. De midjet-bilar företaget byggde i början av 1950-talet blev föregångare till många andra racer-bilar bl a Formel 1:or. Bland de mer kända förarna som körde Cooper midjet med stora framgångar återfinns Stirling Moss.

Cooper av 1956 års modell

För drygt ett år sedan blev det verklighet. En äkta Cooper av 1956 års modell. Det var bara ett problem. Bilen hade fått sig några smällar. Faktiskt så många att hela chassit blivit snett. Chassit på en midjet består av en otrolig mängd rör som med små toleranser är böjda på olika sätt för att skapa en stark och vridstyv ram.

-Jag insåg snabbt att det inte skulle löna sig att börja byta ut rörbitar lite här och där. Det var bättre att byg-



Ny tank i aluminium,



Original Cooperfälgar

ga upp ett helt nytt chassi. Så skedde också och det blev ett arbete som krävde all ledig tid under mer än ett halvt år. Ett precisionsarbete exakt efter den ursprungliga ramen. Sammanslaget handlade det om att bygga upp en helt ny bil.

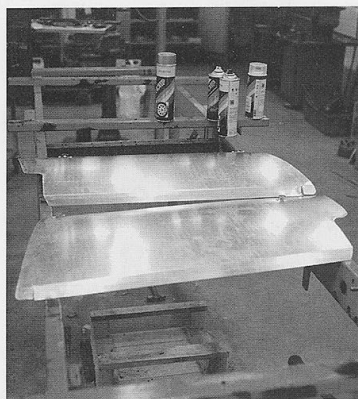
Metanol ger kylning

Till detta kom renovering av motor och växellåda. Motorn är en Jap 500, en encylindrig motor som inte minst är känd från speedway-motorcyklar. Motorn har en effekt på omkring 50 hästar och det räcker för att ge bilen en fart på omkring 190 km/tim som mest.

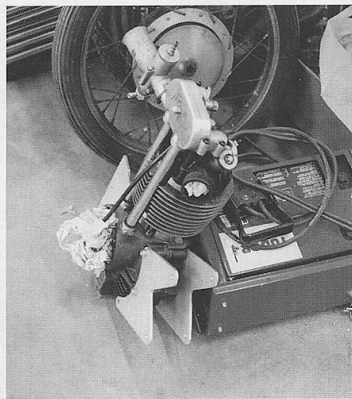
Motorn är monterad bakom föraren, något som kan verka konstigt eftersom det rör sig om en motorcykelmotor som behöver rejält med kylning. Förklaringen är att midjet-motorerna kör man på en blandning av bensin och metanol. Metanol har en kylande effektoch ger dessutom motorn en liten extrakick.

I maj i år hade Olle Linde komit så långt att chassit var färdigt och lackerat, motor och växellåda på plats. Hjulupphängningar och bromsar monterades på plats och med hjälp en av midjet-kompis, Kent Persson, tillverkades en ny kaross i lättmetall.

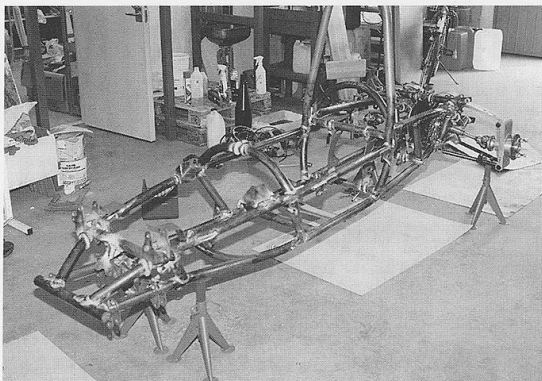
Man jobbade in i det sista natten före tävlingen i Anderstorp. Vid 10-tiden på förmiddagen anlände man till banan, men så var det problemen med bromsslängorna. De var helt enkelt för korta och utan broms blev det att parkera i depån.



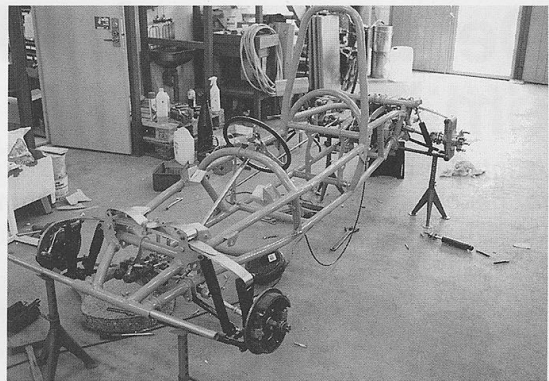
Sidoplåtar färdiga att montera



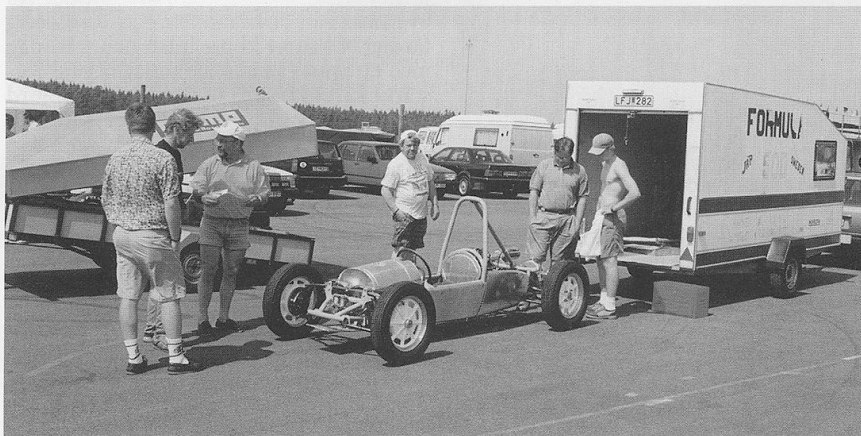
Jap högkompressionsmotor



På bilden syns alla svetskarvar. Hela chassit eller ramen ser ut som ett stort "plocke-pinn" med massor av rörbitar som böjts, bänkts och svetsats till ett mycket vridstyvt chassi



Chassit är lackat och nu börjar delarna komma på plats, bl.a. växellåda, framvagn, rattstång mm.



Olle Linde (mitten av bilden) tvingas konstatera att det inte blir start på Anderstorp. Allt var klart bortsett från att Coopern saknade bromsar...

Artikeln tidigare publicerad i Motor-Magasinet nr 20 1996

Säsongen 1996 räddad

Men senare på sommaren var även detta fixat och Olle Linde kunde ge sig ut och fightas på både Knutstorp, Falkenberg och Anderstorp. Det blev en del placeringar bland de fem bästa. Mest applåder blev de hösttävlingen på Anderstorp när bensinpumpen lade av och bilen fick skjutas över mållinjen.

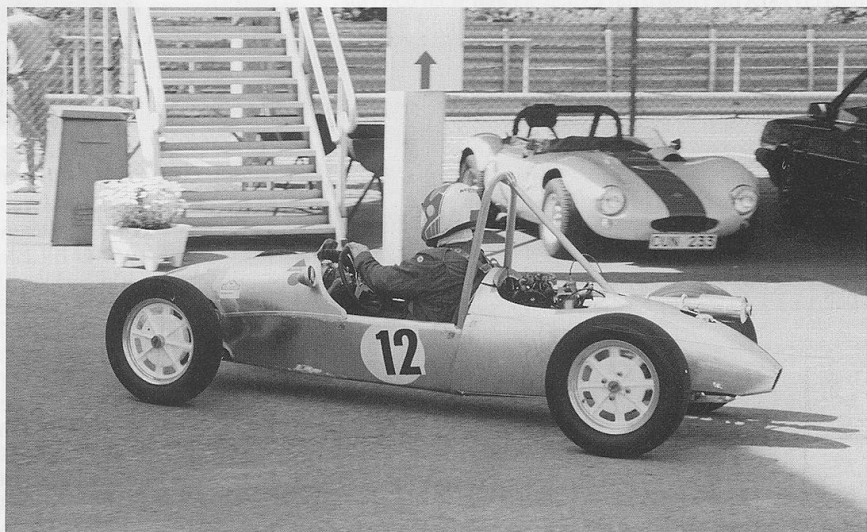
-OK den blev inte klar riktigt i tid, men nästan. Nu blir det preparering i vinter så att allt är klart för nästa säsongs premiärtävling, säger Olle Linde.

kan omfatta mellan 15 och 20 bilar. Och det är en racingklass som publiken gillar med täta fighter och förare som "burkar" för att det skall gå snabbare i kurvorna.

Äntligen! På väg ut till start på Ring Knutstorp. Den nyrenoverade Coopern med Olle Linde vid ratten är klar att ta upp kampen med hela kopplet av 50-tals racers

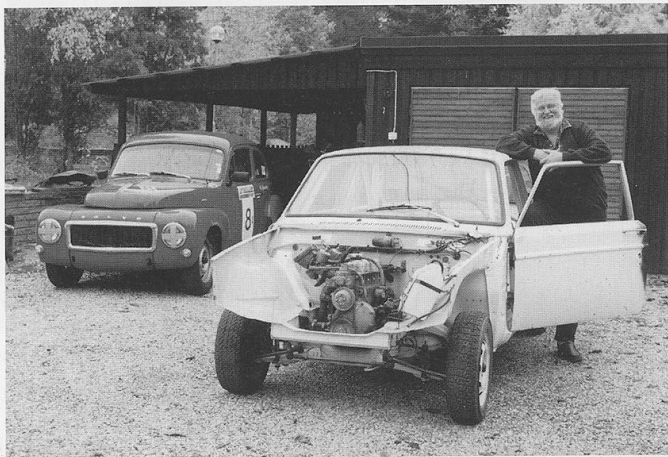
Racingklass med anor

Egentligen heter Klassen Formel 3 Midget och den omfattar bilar av årsmodellerna 1948-1958. Sverige har stolta traditioner i den här klassen som var mycket populär under 1950-talet. Det byggdes bilar och kördes massor av tävlingar. Bilarna var av fabrikat Effyh, Cooper, Alfa Dana, Kiehn, Swebe, JBS m.fl. Och en stor del av de bilar som användes på 50-talet körs idag igen. Med motorer som Jap, Norton Manx och Triumph. Startfälten idag



Det blir en hård kamp om "EM" i år.

Ja inte Europamästerskapet för historiska tävlingsbilar, utan Eskilstuna-mästerskapet för desamma. Det handlar om fjolårets kamp i standardklassen mellan Sture Danielssons Opel Kadett i klass F och Christer Glenning och hans PV i klass E.



Christer Glenning + gamla PV 544 Sport 1961 samt nybygget dör Std Ny, en Volvo 142 1970

Båda kommer från Eskilstuna därav EM. Med i gänget är också Ake Fagerström som kör Formel Vee, men han är egentligen från Torshälla så han är med i EM "på nåder" eftersom Torshälla trots allt tillhör Eskilstuna kommun.

Förra året var det Christer som tog hem de flesta loppen i "EM", Sture fick stryka på foten, (gasfoten alltså), medan Fagerström stack upp emellanåt med sin F Vee. Det blev ändå Christer som tog hem EM, och det gillade inte Sture som bygger nytt för i år. Kadetten finns kvar, men nu är det en Ascona A som gäller i standard ny. Märkestrogen är han Sture Danielsson. Asconan byttes mot ett renoverat topplock, Sture är för den som inte visste det mycket duktig motorrenoverare och trimmare och har ett eget företag i Eskilstuna. Men Asconan var förstås långt ifrån i nyskick, massor av rost, men komplett. Nu i vårsolensken börjar bilen ta form, får grupp 2 trimmad

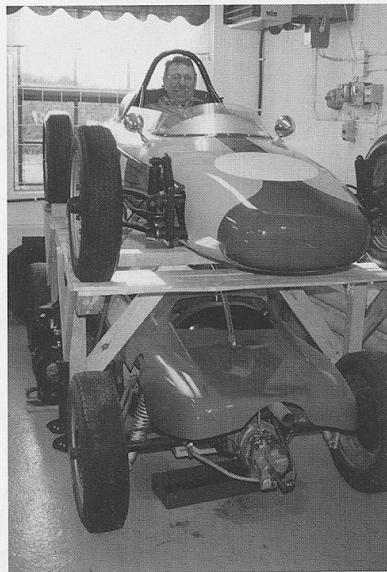
Stig Åke Fagerström har heller inte vilat på lagrarna.

Han har skaffat ny motor och finslipat en rad detaljer så det går än bättre i F vee i år.

Fagerström har ett helt knippe F vee hemma i garaget, Autodynamicon

1900-motor med dubbla Weber 45:or och extractorrör, plus Irmischer skärmbreddare runt om. Fälgarna gör Sture själv, 9 tum bak 7,5 tum fram med Avon 13 tums slicks. Och den diffade bakaxeln ligger redan färdig.

Stures nybygge lämnade naturligtvis inte Christer ostörd, så även han bygger nytt. Givetvis är även han märkestrogen vilket betyder Volvo, och en 142:a från 1970. Bilen byggdes som rally-crossbil, men de två byggarna blev osams som bygget blev aldrig färdigt. Christer köpte bilen och står idag med en renskrapad och rostlagad plus förstärkt kaross färdig med bur och ombjörd framvagn, nyrenoverad bakaxel med diffbroms och vissa delar i garaget tyder också på att det kommer att bli en Watlänk bak. Och B 20 motorn ska skrämmas upp ordentligt, med Weber 45:or och så mycket som går att få ur hisingstraktorn.



Stig Åke Fagerström och hans två raceklara Formel Vee



Sture Danielsson och röd Opel Ascona A. Std Ny

ska han tävla med i år, men RPB:n från 1967 är till salu för 20 000, praktiskt taget racerklar. Dessutom finns en Beachcar i form av en hög delar.

Så på Eskilstunafrenten artar sig det riktigt bra inför 1997 års "EM". Trion som är 173 år tillsammans, Sture 55, Christer 57 och Fagerström 61 är mer sugna än någonsin på sina nya bilar. Fast både Sture och Christer har lovat att de åtminstone ska inleda säsongen med de gamla bilarna, alltså Kadett 1965 och PV sport. EM går vidare ...

Standardvagnsidan

Efter en lång tystnad.....

Nej våra standardvagnar har inte gått och dött, inte heller er "Klasspappa" (ont krut förgås.....) Det enda som dött var min PC som påpassligt råkade ut för generalras lagom till pressläggningen av förra numret av Rutflaggan.

Ni som någon gång råkat utför att en vevstake tittar ut genom motorblocket vid 7500 varv, vet hur det känns när processor, moderkort och grafikkort ger upp utan förvarning i datorn! Hur som helst saknades därför standardvagnsidan i 96 års sista nummer av tidningen. som tur var fanns det mycket annat läsvärt, inte minst från vår snabbt växande Standard-Ny klass!

BO LINDMAN

Detta faktum aktualiserar min enträgna önskan om att våra ärade standardvagnsförare skulle fatta pennan och rita några rader om sina upplevelser från banorna!

Men icke! Mycket kan en standardvagnsförare klara, men att berätta om sina upplevelser, eller sin bil i Rutflaggan hör inte till, tydligen! Ett tacksamt undantag: Pickos säsongskronika från EM-96. Tack för det Picko!

Överväger att inför nästa säsong införa en regel som säger att för att få räkna poäng i RHK-Cuepn måste var och en efter bästa förmåga bidra med en artikel i Rutflaggan. Bra idé va? Jaså inte!!!men jag tycker inte om publicistmonopol!

En tillbaka blick på andra halvan av 1996 års RHK-Cup

Så här långt efteråt, med kommande tävlingar för dörren, känns fjolårets tävlingar ganska avlägsna, men en "liten" hrm... tillbakablick kanske är på sin plats!

VI HOPPAR TILLBAKS TILL SOMMAR-VÄRMEN IMITTEN AV JULI OCH....

Svenskt Sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp 20-21/7

Efter en dryg månads sommaruppehåll fortsatte så vår RHK-Cup med en deltävling på vår trevliga, skånska racerbana, Ring Knutstorp som kanske är en av de roligaste banorna för oss standardvagnsåkare. Vilket inte minst bevisades av inte mindre än 32 anmälda ekipage. För eder "klasspappa" blev denna tävling något som jag helst lägger en glömskans slöja över. Det började redan på fredagkvällen när bilen skulle lastas av trailern, strömbrytarna till bränslepump och kylfläkt hade vibrerat sönder på vägen ned! Så går det om man är dum nog att frångå Saabs robusta originaldelar!. Efter att Bergelin letat i sin välförsedda vertygslåda efter kuranta strömbrytare, kunde bilen besiktas utan problem. (Dock också utan större entusiasm från chaufförens sida.)

När standardvagnarna, först av alla, tidigt på lördagsförmiddagen rullade ut för första träningspasset, kom jag bara ett knappt varv innan hjulbultarna lossande och åt sig rakt igenom

de nyordning-gjorda Saab-Sport fälgarna, Ridå!!! Gissa om humöret var i botten när jag satt på Kvällspostenmuren och såg klasskamarterna susa förbi i perfekt fungerande bilar.

Väl tillbaka i depån föreslog min värdshusvärd för helgen, två-takts kollegan Lars Byström, att nu åker vi hem och äter frukost! Sagt och gjort. Efter en stärkande frukost i solskenet och inte utan peppning från Lars sida återvände vi till depån, där Lennart Nilsson ställde upp och lånade ut sina reservhjul till mig, Heders Lennart!! Nu kunde jag med friska fälgar fram och "några liter" Loctite på bakhjulsbultarna ge mig ut för att försöka få en tid i varje fall. Trots problem att orka förbi Danielsson Kadett och Glenning PV fick jag en nått och jämt acceptabel tid. Hjulen satt åtminstone fast det här passet!

En som fick i allra högsta grad acceptabel tränings-tid var Micke Högström som med en dryg sekund till godo på hemmaföraren K-G Almström tog pole position. Lars-Åke Nilsson tog tredje tid. Snabbast i TC 12 var Lennart Thurn, med Nicklas Johansons fräscha Koja efter sig. Även i TC 11 var en Koja snabbast genom Henrik Hansson. Nåväl några nämnda och många glömda!

Söndagens race gick i strålande sol och i varje fall för oss två-taktsåkare lite för varmt väder.

Michael Högström hade ett problemfritt race och körde i spendid isolation hem segern. Thomas Hall var tvåa, men hade denna gång aldrig riktigt häng på Micke. Efter sig i mål hade han Lennart Thurn som i sin Koja verkligen trivs på Knutstorp. Nicklas Johansson och Lars-Åke Nils-



Kinnekulle i maj, årets första tävling



Mattis Persson passerar Lars Byström

son var också snabba i toppen, men då dom missade en gulflagg vid omkörning halkade dom raskt nedåt i resultatlistan. Volvo-åkaren Uno svensson slutade på en fin 4:e plats, medan volvo-kollegan Alf Andersson bromsade sig av banan och skrynklade till vänstersidan på sin Amazon. Av banan for också Thomas Bergelin, som efter att drabbats av, på däcktypen Dunlop Racing, inte helt ovanlig smygpunka, snurrade av efter krönet. Thomas hade tur och tuchade räcket helt lätt. Ett anmärkningsvärt snabbt race gjorde Håkan Ricknäs, som i sin förhållandevis motorsvaga Cortina GT körde in på en fin 6:e plats efter tät figt med Lotus-Cortina föraren Victor Israelsson.

TC 11 vanns inte oväntat av Henrik Hansson, vars koja går så fort att man kunde tro att det var en 1275:a. Nils-Olov Johnsson var god tvåa, medan NSU-åkaren Tord Elander ("...förlåt Elände ska det vara", som Hasse & Tage sa) fick bryta med med ett sprucket baknav, ett problem som stackars Tord hade redan på träningen.

Bland E-bilarna var Christer Glenning helt omutbar i sin allt bättre fungerande Volvo PV Sport. Christer hade en riktig hård figt i "EM-serien" D.V.S. Eskilstuna-mästerskapet med Opelfahrer Sture Danielsson. Vi var några andra som också kämpade i denna figt, trots andra bostadsorter än Eskilstuna! Förutom undertecknads för dagen trötta Saab, även årets nya tillskott i klassen Sverenic Myhr och Gunnar Dahlgren i Renault R8 Gordini, respektive Austin Cooper 1275. en mycket tät och rolig figt, där Genning gjorde allt för att täppa till bakåt, vilket nästan lyckades. Myhr och Dahlgren lyckades dock till slut lura sig förbi, medan undertecknad aldrig kom loss riktigt för



Michael Högström förbereder bilen inför nästa träning

en seriös attack, men nära var det!

Publikens uppskattning av vår flerbilsfigt nere i kön gjorde dock att man tog jumboplatsen med jämnmot. Men det ska ärligen erkännas: Det var på håret att jag kom i mål! Sista varvet gick i 30 km/h eftersom framhjulens satt på de sista varven gångor igen!

Det fanns ju tyvärr också dom som inte hade riktigt samma tur! Bosse Bergström fick åter maskinhaveri på sin snabba Mustang och Yngve Gustavsson gav upp och lastade innan race med sin krånglande Saab Sport. K-G Almström gjorde generalras på sin BMW-motor, när han låg på en solklar 2:a plats.

På Knutstorp passade vi standardvagnsåkare på att ha ett litet klassmöte, där vi diskuterade igenom klassens utveckling, vart vi vill nå, vad vi behöver göra och tänka på för att behålla vår positiva utveckling med många aktiva och fina race. Många tankar dryftades kring regler, tävlingar, klassindelningar, PR e.t.c. Detta ger oss lite riktlinjer för det fortsatta arbetet med att hålla ställningarna som en av Sveriges bästa racingklasser.

När prisutdelningen var avslutad kunde vi se tillbaka på en ganska trevlig racehelg, även om arrangemanget i sig lämnar en del möjligheter till förbättring. Låt oss hoppas att MGCC tar tillvara på dessa möjligheter till kommande år!

Falkenberg

Efter knutstorpstävlingen var det uppehåll till helgen den 10-11 Augusti, då var det dags för vår deltävling på Falkenbergsbanan.

För min egen del innebar detta för ovanlighetens skull att jag gav mig iväg utan vare sig familj, eller mekande kamrater. Måste egoistiskt nog erkänna att det faktiskt var ganska skönt att ensam "glida" fram med farthållaren på 90 Km/h, med bra musik från radion, ACC inställd på behaglig temperatur och Saaben på släp efter den trogna Scorpion. Lite tid för egna osorterande tankar i bilen på väg mot en efterlängtd tävlingshelg är faktiskt ganska skönt emellanåt!

Nåväl, framme vid banan efter lite oplanerade sigtseeingturer på den vackra, Halländska landsbygd (tänk vad genvägar och okoncentration kan bjuda på) var det bara att lasta av för den fria träningsdag som Falkenbergs MK ordnat för oss på fredagen. Tänk att Falkenberg kan ge oss dessa så efterlängtdade fria träningsdagar till halva priset jämfört med andra banor! Vi tackar och hoppas att de andra tar lärdom!

Den här gången hade man tilldelat oss standardvagnsåkare gräsmattan "längst in" i depån, vilket skulle visa sig vara tur den här helgen. Den fria träning kändes verkligen välbehövlig för mig, rejält rattröstig efter detta års sporadiska nötnade av asfalt. På kvällen idkades både dedpåliv och restaurangbesök i charmiga Falkenberg.

Så småningom blev det också lördag och dags för träning.

Här hade arrangörerna lyckats med att få tid till både en fri träning, utan tidtagning och ett tidsträningsspass, dessutom skulle vi på söndagen få ytterligare tidsträningsspass, precis som på den gamla goda tiden! Konstaterade redan på fria träning att Christer Glenning var lika svår att rå på med

Saaben som på Knutstorp. trots små halvhjärtade försök vid några inbromsningar lyckades jag aldrig få nosen före den röda PV:n När det var dags för tidträning försökte jag därför vara taktisk och komma ut på banan före Christer, så att jag i varje fall då skulle få åka mitt eget tempo och spår genom kurvorna. (Saaben har ju en något högre potential i kurvorna, än den förmodat ganska svårbemästrade PV:n). Taktiken visade sig fungera! På varvet var jag 1,5-2 sekunder snabbare än Christer. Måste alltså blivit mycket fegare i närkamper än tidigare, inte bra för självförtroendet!

På söndagsträningen, för att gå händelserna i förväg, hade jag själv en riktig deja-vu upplevelse på mina utslitna Dunlop Racing! Lyckades få till det otroligt sköna flytet i körningen som gör att man bara sitter med ett fånigt leende hela varvet runt, när Saaben mycket välbalanserat fyrhjulsdriftar genom kurvorna, någon sa att den gick bredare genom kurvan innan rakan än många Cortinor. Vem sa att Saab är besvärande understyrd??!

Lite väl bra höll det på att bli när de slitna däcken började överhetta, då kom nämligen understyrningen som ett brev på posten! När jag passerat Dicks BMW 700 precis på krönet, såg jag att tempen var hög och skulle slå på kylfläkten, samtidigt som jag skulle peta i fyran på väg ned i svackan. Naturligtvis räckte inte simultankapaciteten till för att göra allt detta på en gång. (det var kanske därför jag aldrig antogs av flygvapnet som aspirant på att köra riktiga Saabar, d.v.s. dom med vingar & EBK!) Resultatet blev att jag åkte rakt fram genom snårskogen bredvid banan som vackert slingrade sig genom landskapet. Spelar väl ingen roll tänkte jag, Saab är ju bevisat världens bästa rallybil så lite skog gör väl inget! Det var alltså bara att ge stumt på trean och efter lite rallyåka åter ansluta till asfalten där den ringlade åt mitt håll igen! Hoppas att flaggvakterna observerade min ursätaende vinkning till dem, det var inte meningen att damma ned dem så förskräckligt!

Andra som åkte snabbt, utan rallykörning, var kvarterten Högström, Hall, Nilsson och Israelsson. Detta Lotus Cortina-gäng lade i nämnd ordning rabarber på de två första startleden. Tid för plats i tredje led hade Lennart Thurn med sin snabba Cooper och Sören Johansson i Lotus cortina, Sören som trots mycket strul med sin bil nu börjar få riktigt bra flyt på körningen. Uno Svensson var som vanligt snabbaste Amazon, medan Alf Andersson stod för en riktigt otrevlig rullning när drivaxeln gick av och bilen blev trehjulig. Kunde gått illa men Amazonen är ju som tur var stabilt byggd. Mycket plåtjobb blev det nog dock blivit hemma i Köping!

När Bosse Bergström tråkigt nog, åter igen fick problem med sin V8, var det Hans Rosendahl som fick försvara stjärnbanerets färger. Det gjorde han med en 8:e tid.

I småbilsgänget upp till 1150cc var det allt snabbare åkande Svereric Myhr som tog bästa tid. Jag kan intyga att hans R8 Gordini for iväg nästan som en Lotus Cortina när han passerade Saaben på målakan. Trodde att jag skulle ta tillbaka några meter nere på baksidan över krönet, men han bara försvann i fjärran. Svereric är på sannolika säll misstänkt för att redan i unga år kört fort med R8 Gordinis! Kan detta stämma??

Christer Glenning hade inga större problem på den snabba Falkenbergsbanan att slå Dicks BMW 700 i E-klassen. Tänk vad kul om vi fick fler bilar i denna klass!

Efter en solig och avspänd lördag, där mekandet i solskenet kompanjerades av Dire Straits underbara toner ur Scorpions stereo, var det mycket trevligt med Bengt-Åke

Bengtssons initiativ att arragera en riktig räkfrossa på inneplan vid tidtagningstornet. En välbesökt tillställning som vår klubb stod för och där även våra sportvagnsökande vänner var inbjudna. Detta får du gärna göra till en tradition Bengt-Åke!

Efter en trevlig lördag somande man gott i sängen på det lilla hotellet som Micke Högström hittat. Efter stärkande och god hotellfrukost (var smakar dessa alltid bättre?) Var det dags för träning och race.

Fortfarande vackert väder, nästan lite väl vackert för temperaturkänsliga Saabar.

Stod nu äntligen före årets ärkerival Glenning på Griden. PV:n såg hotfullt stor ut genom Saabens backspegel när vi rullade ut på pacecarvarv. När väl pacecarbilen släppte startfältet får jag först en riktigt bra start och är på väg förbi Gunnar Dalhgrens Cooper på innern vid depåräcket. Helt plötsligt styr Gunnar ut mot räcket och Saaben riskerar att bli mycket smal, bara att bromsa och svära! Strax ser jag anledningen till Gunnars manöver (han är inte den som prejar av folk med flit!) Det är Håkan Ricknäs som med knapp styrfart försöker rulla åt sidan, utan drivning på bilen, antagligen en mycket otrevlig upplevelse när man vet att man har ett halvt startfält ivriga raceramatorer bakom sig! Följden blir att alla kör rullande start, enligt tillägsreglerna, utom jag som snällt får vänta tills stackars Håkan rullat ur vägen. Då får jag börja om med stillastående start absolut sist iväg! På krönet tar jag Dick som sätter emot bra, denna gång följer jag banans sträckning! I ingången till kurvan innan start- & målakan tar jag Sture Danielssons Kadett, med ett känt Erik Carlsson "På Taket" trick, jag ger blanka f-n i att bromsa, it works!

Nu är jag snart ifatt Hr. Glenning, nu ska jag förbi.... men icke Christer ser mina avsikter och lyckas hela tiden få PV:n att vara precis där jag tänker stoppa in saabens berömda trubbnos! Det är nära att lyckas flera gånger, men varje gång vi kommer ut på rakan så försvinner PV:s som den vore levererad av Volvo flygmotor. När drygt halva racet är kört står min tempmätare sedan länge på rött och hade Dunlopdäcken haft motsvarande anordning hade den säkert också visat rött. Detta fick bli sista racet med de puckarna! Men ett himla kul race var det, tack för det Christer!

Vad som hände i racet i övrigt vet jag inte så mycket om, noterade bara att de fyra Lotus Cortinorna i täten lekte "Chapmans orm" d.v.s. stötfångare vid stötfångare för de över banan genom startfältet. Borde förresten inte vi som kör småbilar få billigare startavgift? Våra svaga bilar spinner inte loss och sliter på beläggningen, bilarna väger mindre och belastar därför underlaget mindre, dessutom kör vi alltid färre varv än de andra! Nåväl Chapmans orm



Uno Svensson laddar om

anfördes av Michael Schu.... förlåt Högström, detta års suverän i RHK-Cupen. Efter sig i tur och ordning åkte Tomas Hall, "Fjugesta-Fangio", d.v.s. Lars-Åke Nilsson och Victor Israelsson som nu hänger med "di gamle" riktigt bra!

Efter Victor gör Hans Rosendahl sin bästa placering hittills, med en 5 plats. Dan Johansson blir snabbaste Volvo, sedan Uno Svensson ovanligt nog, hamnat utanför ba-



"Fjugesta-Fangio" och Wicke Winqvist i duell på Kinnekulle

nan. En trasig spindelled hjälpte Uno till detta! Fler som fick uppleva det tvivelaktiga nöjet att få se hjulen lossna var stackars Sören Johansson, som snart måste haft varje problem man kan ha på en racerbil! Max Wiebke fick äntligen vinna före Lennart Thurn i TC 12. Bland oss småbilar blev Sveneric Myhr med R8 Gordinin snabbast, med en mycket fin total 8:e plats!

Som ni redan gissat kom team Aftonbladet på 1:a plats i Klass E. denna tidning har flyt under galoscherna just nu. Christer Glenning vinner klass E och upplagan slår Expressen! Valförtjänt när man har en motoredaktör som gillar racing! Tänk om Håkan Mattsson på Expressen vågade sig ut, men han ska väl bara köra "pilsnerhink" i form av Impala? (fast det vore ju läckert!!)

Mantorp Park, Sports Car Show

Så var det dags för årets traditionella stortävling, Sports Car Show på Mantorp Park, sista helgen i Augusti.

Själv står jag över detta race pga. att min bror tycker att jag ska vara rädd om mina DunlopRacing rester. För att vara säker på att jag inte skall nöta på dessa, ställer han till med bröllop på vackra Aborreberg i Norrköping! Efter en riktigt trevlig bröllopsfest, åkte jag tämligen trött (fattas bara annat!) till Mantorp för att begå speakerpremiär vid söndagsdelen av Sports Car Show. Går runt och hälsar på de tävlande kamraterna. Ser en konstig skylt vid Örebro gängets samling av Lotus Cortinor. "Ford Parking Only, all others will be towed" står det. Konstigt, jag som alltid tycker att det är Fordar som blir bärgade, och jag borde väl veta som jobbar hos en Ford-handlare!

Strax är det dags för att för första gången agera speaker vide en biltävling, visserligen bara som "hjälparyttare" men likväl en ny erfarenhet! Tänk vilken utsikt man har från speakertornet, bara detta gör ju att man funderar på att byta karriär. Det visar sig att jag förväntas hjälpa till vid alla RHK-heaten, utom Formel Vee/Midget. Oförberett, men faktiskt kul och lärorikt. Ni skulle bara veta hur väl era misstag och fula trick syns från tornet! Elaka rykten gör gällande att domarna har samma utsikt, men det kan väl inte vara sant?! Våra olika heat kanske inte bjöd på riktigt samma täta racing som annars, men en minnesbild stannade kvar och det var Thomas Bergelins inhop i Ronny

"Generalens" Erikssons Saab-Quantum F3 med välljudande två-takts motor. Jag försäkrar att det var svårt att inte prata för mycket om det ekipaget. Lite Saab-historia kunde jag dock naturligtvis inte undanhålla mina landsmän på Östgötaslätten, detta är ju som bekant Saabs fördelsetrakter!

Visst ja, detta är ju standardvagnsidan! Inte riktigt samma höjdare som för ett år sedan när vi var 40 ekipage, men samma överlägsna segrare som då.... Wicke naturligtvis! Kul att läsa Stina Widenborgs "prehistory" om denna nu legendariska race-Falcon. Mickael Högström tog genom snygg körning sin Lotus Cortina till en 2:a plats och klassvinst i TC 13 för Lars-Åke Nilsson och Alfafören Bosse Johnsson, som hela racet försökte ta Lars-Åke, men spökande bromsar gjorde att inbromsningarna fick inledas lite väl tidigt för att rutinerade Lars-Åke skulle släppa till. Det var väl egentligen för ovanlighetens skull enda riktiga figthen i heatet, ovanligt! Perc Broden i Pickos Gr2 Kojä blev 5 och klassvinnare i TC 12 före Gunnar Dahlgren. Uno Svensson nu med hel framvagn vann TC 14 före comebackande Stefan Stålknap i sin välrenoverade Amazon. Henrik Hansson vann TC 11 före Tord H Elander och Sveneric Myhr som inte fick de franska hästarna att springa lika

piggt som vanligt. Kanske det franska kynnet som spelade den glade dalmasen ett spratt? Efter en hård figth med sig själv vann Andreas Zolnir Klass E i Christer och Dicks frånvaro.

På vägen hem satt jag och funderade över att det var lika roligt att uppleva ett race från speakertornet som att köra själv, oroande! Vad den stackars publiken tyckte, som tvingades lyssna på undertecknad har av barmhärtighetskäll ej meddelats mig.

Le grande finale!

"Just one lap to go" som Ferraiföraren och rockmusikern Cris Rea sjunger i Auberge. En utmärkt platta där omslaget visar en ljusblå Lotus Super 7 på en englesk landsväg! Denna mannen har tydligen smak, dessutom kör han historisk racing! Har du inte lyssnat på honom gör det! I detta fall var "just one lap" vår traditionsenliga RHK-Cup final på Anderstorp i ett regnigt och småkyligt septemberväder. Tro inte att jag klagat över vädret, detta väder är vad varje sann Saabförare önskar sig vid varje race!

Till detta race hade jag precis som förra året med mig Kjell Löf som mekaniker, Kjell som jag träffade under Formel Ford tiden i början på 80-talet är precis som jag ett riktig Saabfreak (Yngve Gustavsson Saab Sport är Kjells gamla racer!) Kjell som dessutom har ett förflytet inom Karting håller jag på att övertyga att han borde nöta mindre på familjen och tillbringa några helger per år i en regnigt och blåsig racerdepå, få se om det lyckas! På något underligtvis fick man på Kjells arbetsplats reda på hans uppoffrande mekarbete på min bil och skrev en artikel om oss i en koncern-tidning som även tydligen ligger på internet worldwide. Kjells arbetsplats? Telefonaktiebolaget Ericsson! Hans inledningskommentar i intervjun är en härlig korrigerig av en språkförbistring. "Me involved in dragracing? - No Way!!" Så nu Bräck och Flash snor jag era sponsormiljoner och lägger på riktig racing! Minst två reservmotorer och en extra omgång begagnade Dunlop-puckar räcker det säkert till!

The dreamteam anländer sent fredag kväll till depån, lastar nästan av Saaben ovanpå en formelbil i det kompakta hostmörkret. Letar sedan först efter hyresvärd N-O Johnsson, sedan detta misslyckats, letar vi istället efter den



Lennart Myhrs R8 Gordini

stuga vi ska dela med Saab-virtousen (hoppas att Nils-Olov ska tala i sömnen och avslöja hur i hela världen man bär sig åt för att köra så fort med en Saab). När vi efter tydliga exempel på ytterst dåliga navigeringskunskaper, slutligen hittar vår stuga med Nisses engelska kvalitetsdragbil parkerad utanför är det ett trött gäng som efter en god tysk pilsner (nej inte Bitburger) kryper till kojs för att ladda inför Lördagens uppgifter. När jag vaknar på morgonen har jag inte hört ett ljud från Nisses hörn av stugan, så den taktiken att få reda på hur man kör funkade alltså inte! Däremot har jag rejält ont i halsen och en begynnande förkylning, mysigt!

Väl ute vid banan går besiktningen ganska smidigt, sedan är det snart dags att dra på sig "åkpåsen" och ge sig ut i regnet. Lite lagom med regn och en aningen mera olja på banan gör att det hela passar min bil aldeles förträffligt! Kör ut på banan, med Lennart Elofssons Standard-ny Alfa och Nisses Saab närmast efter mig. Efter ett eller två varv kör Lennart om mig på långa rakan, det går överraskande lätt att hänga med, jag tappar bara några meter per varv. Nisse ser jag inte längre i backspeglarna, han har nog fått något fel gissar jag. Halkan tilltar och det går allt bredare och bredare. I vissa kurvor, speciellt i Hansenskurvan som faktiskt är ganska kul när det regnar. Rätt som det är har jag vindrutan full av röd Escort Mk1, Har kört ifatt en standard ny bil med Saaben! Här är också Andreas i sin blåa E-Saab. Bestämmer mig för att inte äventyra något i ett omkörningsförsök, det är ju bara träning. Efter träningen kommer konkurrenter och snackar om fel på tidtagningen, jaha säger jag och bryr mig inte mer om det förän jag ser anledningen: Jag är snabbaste Saab för första gången! Avundsjuka eller psykning, vem vet? Mitt självförtroende är på topp.

Snabbaste Saab och bara sekunder efter Ricknäs Cortina GT på snabba Anderstorp. Just då är min Saab dyr! Tittar på mina mer än slitna Dunlop-däck och undrar hur det hade gått med nya däck. Är alltså fast "det för racerförare alltför vanliga" om inte om" och "tänk om" syndromet, fy skäms! Får snabbt hjälp att komma ned på jorden av en synnerligen önskad sol, med åtföljande torka på banan. Det är ju själva f-n att vädergudar-na aldrig lär sig veta hut! Jag som började känna mig som regnmeister Jacky Ixck i min Ferra..... förlåt Saab. (Dom är ju röda bägge två, dessutom ryker Schumachers motor mer och oftare än min!)

För er som, till skillnad från mig, inte är intresserade av mina bravader kan jag

nämna att den verkliga regnmästaren heter Lennart Thurn, han var nämligen snabbast i regnet, med Bo Bergström i Mustangen på andra tid (hur bär sig den karlen åt?) Mustang, smala däck och regnhalka, vilken kombination! Uno Svensson tog fram rallytakterna i halkan och körde publikfriande till sig 3:e tid, före Lars-Åke på fjärde. Henrik Hansson var åter snabbast bland TC 11 bilarna och Andreas Zolnir utnyttjade Saabens väghållning och knep bästa tid i E-lassen före Glennings PV.

Som sagt när det är dags för race har sol och vind gjort banan okörbar, den är aldeles torr och sträv. Jag får en halvdan start, är före Byströms DKW och Lennart Nilssons vita Saab Sport, men bakom Glennings startsnabba PV. Jag passerar Christer flera gånger vid inbromsningarna, men hans större maskin tar lätt tillbaka placeringarna så fort det blir rakt igen. Dessutom vimlar

det av vit Saab och DKW i backseglarna och ibland även i sidorutorna, så tätt är det! 3-4 bilar i bredd genom kurvorna, kanske till och med publiken har kul? Både Crister och jag får ge oss för Lennarts tuffa attacker. Jag hittar en lucka i Hansenskurvan och sticker in nosen när Chisters PV får ett kast. Det är bara ett problem, banan är snorhal av olja! Myhrs Gordini har skickat ut all sin olja på banan sekunderna innan vi kommer in i böjen, oljeflaggen är ännu inte uppe så överraskningen är total, ända förvarningen var ett olycksbådande glitter i asfalten, just innan bilen börjar ställa sig på tvären.

Att jag klarar ut den sladden beror på bilen, inte på mig! Att Lars Byström dessutom inte ramar mig måste vara rena bingolottovinsten!

Jag lyckas hålla Lars bakom mig i varje fall.. Tänker att han säkert försöker en taktisk omkörning i Hansenskurvan nästa varv och bestämmer mig för att hålla fullt där, i ett spår utanför all olja. Vad gör Lars då tror ni? Jo han laddar absolut fullt på innersen i just Hansenskurvan. DKW:n jazzar lätt i oljan och så är han förbi! Gissa om jag funderar på om jag verkligen ska kalla mig racerförare, eller frökenchaufför?! Till dessa funderingar bidrar också det faktum att jag tycker mig vara för velig i mina försök att köra om Glenning. Något som Christer säkert märker, när han täcker upp luckorna allt mer bestämt ju längre loppet lider. När det bara är något varv kvar lossnar nav och hjul på Byströms DKW, vinglande rullar han åt sidan och är nära att rulla när han kör över sitt eget hjul! Tråkig säsongsavslutning för Lars som har att se fram emot en hel del bilriktning innan kommande säsong!



Christer Glenning i samspråk på Kinnekulle



Lars Byströms DKW före Anderstorps navbrott

Ser själv som vanligt inte så mycket av racet, den enda som varvar oss är Bosse Bergström som gör det i sista kurvan innan målgång. Enligt resultatlistan så kom "Emil" tvåa med Halls Cortina. Nästan som på Formel Ford tiden Sven-Åke, eller hur? Lars-Åke Nilsson blev trea före Victor Israelsson, idel Ford i täten alltså. Uno Svensson åter snabbaste Volvo. Henrik Hansson både snabbaste koja och TC 11 förare. TC 12 gänget var väl samlade på platserna 10-12. Ordningen var: Thurn, Dahlgren och Wiebke. Efter dessa tre kom Tord H Elander och Nils-Olov Johnsson med NSU respektive Saab Sport. Glenning tog åter segern bland E-bilarna före Andreas Zolnir, vars Saab inte riktigt räckte till på Anderstorp, denna gång. Pappa Hans lär säkert trimma vidare inför nästa säsong!

Dagens resultat innebär att RHK-Cupen för Standard -65 vanns totalt av den under året mycket säkert körande Michael Högström i sin Lotus Cortina. Näst bästa poängplockare totalt blev Lars-Åke Nilsson också han Lotus Cortina. på tredje totalt kom vinaren i TC 11 Tord H Elander som detta år verkligen hittat en vinnande stil med ren och snygg körning!

Slut för I år!

Så var då säsongen 1996 tillända för oss standardvagnsåkare, återstod bara den traditionsenliga avslutningsfesten, som i år avhölls på Hotell Åsen efter Lördagens tävlingar. En väldigt populär och välbesökt tillställning, med god mat och dryck, trevligt umgänge och en stor prisutdelningscermoni, där vår ordförande Horst gjorde ett jättejobb när han höll i hela denna förättning!

Förutom priser till dagens och RHK-Cupens framgångrika förare, delades några specialpris ut av RHK. För oss standardvagnsförare var det nog speciellt det nyinstiftade priset till Mats Israelssons minne som låg oss närmast om hjärtat. Mian Jutterström höll ett gripande tal till Mats minne. Utan Mats otroliga engagemang, entusiasm och hjälpsamma inställning till sin omvärld hade vi säkerligen inte idag haft denna fina och stora skara av standardvagnar i RHK. Att det var en standardvagnsförare, tillika pasasande nog också Lotus Cortina föraren Tomas Hall som fick första inteckningen i priset, en modell av en Lotus Cortina, kändes ur alla aspekter helt rätt. Tomas som i alla lägen ställer upp för sina konkurrenter och hjälper dem med att frikostigt låna ut motorer, växellådor och bakaxlar, eller att justera in deras bilar. Han till och med sponsrar sina medtävlare! Han är också mannen bakom vår Falkenbergstävling och en av de drivande bakom vårt fina samarbete med sportvagnsklubbar. Tomas trevliga sätt mot alla och

envar är också en värdig fortsättning på den fina anda som Mats skapade bland standardvagnsförarna och som jag tycker vi ser många prov på i våra led, givetvis också bland de som ännu inte upptäckt tjusningen med "doorslammers"! Det var ganska sent på natten när vi bröt upp från Hotell Åsen. över en och annan öl diskuterades både den gångna säsongen och framtidens planer.

På söndagen var vi ganska många som passade på att prova varandras bilar och ta en sista "flat out trip" med den egna löparbilen. Själv fick jag i år tillfälle att sätta mig brevid Victor Israelsson i hans Lotus Cortina, som jag med skräckblandad förtjusning smög runt med vid förra årets "fria åkning". Nu bevisade Victor att det också går att åka fort med en Lotus Cortina. Faktum var att det kändes helt odramatiskt trots tempot, han kan kan nog köra bil den grabben!

När jag tidigare på dagen skulle ta de sista rundorna för året med min Saab och varmköra den åt min mekaniker för helgen, Kjell Löf, som skulle få äran att avsluta året för Saabens räkning, höll det på att riktigt illa! En av Anderstorps doserade böjar kommer bakvagnen glidande upp jämsides med framvagnen. Alla de 65 hästarna orkade inte dra ekipaget åt rätt håll igen utan i 110 km/h vänder bilen ett helt varv på asfalten. Så lång var väl det o.k. men när den oförtrutet försätter att snurra ett varv till tycker jag det får vara nog! När jag i min ungdom körde Formel Ford fick jag lära mig att låsa alla fyra hjulen när man hamnade i okontrollerad snurrning, för att det skulle stanna så fort som möjligt. Sagt och gjort. Vad jag missade i detta fall var skillnaden i tyngdpunkt mellan en Formelbil och en hög Saab 96. Följden blir att andra varvets snurrning företas i god balettstil på två hjul.

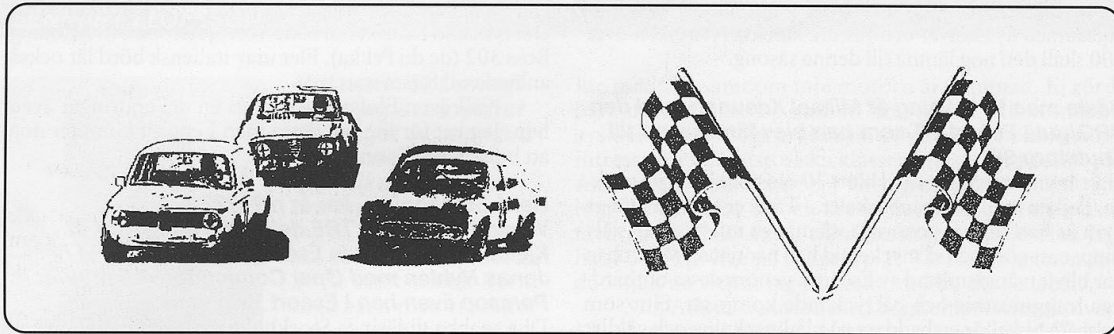
Till slut står vi still, fortfarande på två hjul och efter en lång tvekan bestämmer sig bilen att snällt gå ned på alla fyra igen! Det är andra gången denna helg som min Saab räddar mig ur situationer som jag inte borde vara i. Ibland känns bilar rent av mänskliga. Enda komplikationen är att vattenpumpen läcker, så stackars Kjell får aldrig ge sig ut på några testrundor. Det visar sig när vi kommit hem att den läckande vattenpumpen bara är en läckande luftningkran på pumphuset, som antagligen lossnat vid min piruett, när jag dragit åt den är allt o.k. igen!!

Därmed återstår bara planering och preparering inför 1997 års säsong, som för min del förhoppningsvis ska bjuda på betydligt mer bilåka än 1996 års sporadiska säsong. Hoppas alla ni andra också sätter målet högt för -97, för roliga race det, blir det!

Kör så det ryker! Bosse



Prisutdelning på Kinnekulle



STANDARD NY grp 2



Det är jag som är Fritzson, - B G Fritzson. Av mina föräldrar kallad Bo Göran men oftast kallad "Fritte", av dom som känner mig. Som klassrepresentant tillsammans med Lennart Elofsson tänkte jag göra en liten presentation av mig och vår klass.

B G FRITZON

Jag är 37 år, gift med Carina och har tre flickor 3, 7 och 9 år. Vi bor i Förslöv som ligger mellan Ängelholm och Båstad (givetvis i SKÅNE).

Jag tillhör en liten men äkta skara som lider av en åkomma som kallas "escortusinträus" även förkortat Esc.Intr. Vi som har detta har en stor förkärlek för engelska Fordar, speciellt mellan åren 68-74, och i synnerhet Escort som tävlingsbil. Har man en gång blivit med Esc.Intr. så har man mycket svårt att bli av med det. Jag har ändå varit i kontakt med specialister som allt ifrån leg.intr. "Lars i skogen" via Dr. Kjell Wallin och rehabil.avd på Burtons till Advanced vehicle operations och tävl.avd. i Boreham, men utan resultat.

Kontentan av detta har resulterat i ett antal Escorter av olika slag och skick genom åren. Den orange/silver skapelsen jag använder är en Escort GT av 70-års modell. Det är samma bil som tidigare hade TIMEX liknande färgschema. Under huden på densamma tjuter en 1300 cc downdraught motor på c:a 130 hk. Bilen väger i race skick 820 kg och homologeringsvikten är 717,5 kg. Så akta er den går förmodligen att åka fortare med.

Att valet föll just på Escort låg liksom i fatet, då gårdsplanen plus diverse längor och garage är ganska så belägrat av just detta bilmärke. Men varför då Escort GT, när det i samlingen finns bilar som, Robert L. Kvists grön/gula SM 2:a eller Lennart Halls gula BDA. m.fl? - Enkelt, - GT:n stod ytterst.

Dessa gamla grupp 2 Escorter äger jag tillsammans med min lika tokige svåger Martin Rasmussen.

Vi har bägge samma åk(k)omma, och har under många år hållit ihop och åkt land o rike runt, för att få ha-begäret mättat. Dessa korståg har faktiskt ibland givit resultat i våra ögon sett. En bilmodell som i början på åttiotalet var fullständigt bortglömd, var för oss redan då en klassiker. Våra fruar delade kanske inte alltid vår triumfbägare med oss, när vi kom hem efter våra ibland väldigt långväga buying-expeditions. Kommentarer som denna kunde då ibland fällas från en oförstående hälft. - Sânt skit brukar man betala för att bli av med på tippen!!

Intresset för Escort är i alla fall mycket stort och kunskapen om densamma utökas alltmedan tiden har sin gång, (låt fint det där sista).

För att inte trötta ut er om mig själv, tänkte jag berätta något om de andra i klassen.

Martin Rasmussen som jag nämnt förut. Han är förresten min svåger, eller om inte svåger så nästan i alla fall. Våra systrar är nämligen gifta med varandra.....eller våra fruar ... är —.gifta... eller—vi är gifta me.... A ,fan .. hur e de nu?? Jag tror att någon är syster till ..den andra och möjligen är gift.... Skit samma. Martin körde under 96 en Escort med BDA motor på flera hundra hästar som var rätt snabb med tanke på dess primitiva hjulupphängning. Bilen är numera såld och Martin håller för fullt på i skrivande stund att sammanställa en Cortina Lotus som stod och skrapade i hans gömmor. Cortina Lotus Mk2 kan man väl inte köra (sägs det), men berätta inte det för Martin, han vet ju inte det.

Michael Rasmussen är äldre brodern av Rasmussen släkten.

Även han kör en Escort GT av 70-års modell. Under huden på denna ligger en 1600cc crossflow på c:a 135hk. I anmälan brukar han kalla sin bil för Escort Mk1, men Mk2 vore väl mer passande efter "halv mollberg med pik" på Falkenberg. Som tur var hände det inget allvarligt med Michael fast han var något mörbultad efter luftfärden Värre var det som sagt med bilen. Taket måste bytas liksom framskärm och ett par skärmbreddare. Lägg där till ett nedtryckt bakparti, framparti, tryckta dörrar och en hellackering. Vi hann, men vi var också fem man som jobade en hel vecka.

Ganska lustigt var det också när Lennart Elofsson kom till Mantorp och skulle anmäla sig. När han såg Michael Rasmussens anmälningskuvert sa han, - Det där kuvertet kan du ta bort. Han skrotade nämligen fullständigt för fjorton dagar sedan på Falkenberg. Elofsson fick dock ett ansiktsuttryck likt en häst när Michaels gula bil rullar in i depån liksom en skänk från ovan, -halleluja, brother.

Michaels "kontaktman" från Falkenberg är Magnus Paulsson från Hemmeslöv i Båstad.

Ingen har väl undgått hans läckra Capri 3000 som är en replika på SM vinnaren-73. - Han e för go han Hemmeslövarn. När han köpte bilen var den HÖGERSTYRD (som en racer ska vara). Men tror ni inte att han bygger om den till vänsterstyrd. - Fattar noll alltså. (du ska få höra detta ända tills du bygger tillbaka den igen). Som Magnus själv

säger, - Nä, en lusing o en kebab. I vinter har han visst finputsat med nya kolvar och vassare kamaxel, så en bit över 200 skall den nog lämna till denna säsong.

Nästa man till rakning är Mikael Kosunen med den BRG/gula Escort GT som han blev färdig med till Knutstorp 96.

Han är yngst i gänget med blott 20 ohistoriska år på nacken. Pojken med guldbananskalet. - Tänk er själv, så många dyra år han slipper genomgå, så många misstag han själv slipper att göra och så mycket tid han har tjänat, för att han har blivit tvångssmittad av Esc.intr. genom dessa outhärdliga dragmostrar och påtryckande kompisar. Hur som helst, "Mikke" är en baddare på plåtknackning och väldigt mångkunnig trots sin ringa ålder. Många mins säkert växellådsrenoveringen på Mantorp när han satt på Axel Ekman's trailer, som på en scen och uppträdde inför full publik med pjäsen "växlingar och skrap". Faktiskt rätt passande eftersom Axel ofta kör just denna trailer för Dramaten. Micke har efter denna bragd fått bära namnet "Micke Lauda". Under vintervilan skall Micke byta topp på sin 140 hk 1600 crossflow motor. Han tänker även montera diffbroms på sin bil. En lugn kille med "gasen" på rätta stället. Han kommer att bli klart farlig under 97.

Nästa skåning heter Peter Holmberg och kommer från Åstorp.

Han åker den otroligt fina röda Escorten med Twin cam i. Peter var helt grön när det gäller fortåka på bana och hade aldrig kört en tävling förut. Han suger i sig och lär allt han kan komma över både i och utanför banan. Peter är perfektionist och det visar inte minst renoveringen av hans bil. Nästa objekt blir om jag har förstått rätt, att hjälpa Ola Åkesson, (som åker BMW internationellt ihop med K-G Almström) att renovera Jan-Olof Grönqvists gamla grupp 2 Escort. Troligtvis kommer denna bil att bli lika fin som Peters egna Escort.

Peter har även han under vintern fixat lite med motorn bl.a. ryktas det om kamaxelbyte och nya ventiler plus portning. (Snart får man väl själv lämna 1300-talet.)

En annan Capri som vi dock inte har sett så mycket av tillhör Fredrik Andersson i Nedan.

Han bor mitt på toppen på Hallandsåsen fast stället heter Nedan, Konstigt va? Hade Fredde kört lika mycket som han kan prata, så hade däckkontot varit mycket högt. Nu har dock bilen inte slitits ut till nån reda då Fredde endast körde på Anderstorp. Denna ivriga körning resulterade endast i att motorn måste upp för översyn. Men Fredde som är både stor och stark fick ut motorn till sist och har äntligen fått tag på alla nödvändiga delar till sin blå/vita europacuplackerade bil.

Ola Åkesson. Det är han som ständigt går omkring med ett lurigt leende i depån.

Ola är också från Skåne. Närmare bestämt Saxtorp. Fjorårets säsong skolkade han från vår klass. Det har visat sig att han har varit ute och fusktränat i nån EM-serie för historiska standardbilar. - Ola. Gick det för fort i vår klass, eller? Nå i alla fall Ola är ruskigt snabb och det syntes ju inte minst på EM-tävlingen på Anderstorp, då han och K-G Almström gav de andra BMW-åkarna en rejäl match. "Det gick ju riktigt bra de där grabben". Åkesson tänker även i år dela ratt med K-G i den sistnämndas BMW. Men från säkra källor ska han deltaga även i vår klass.

Går vi norr över till nästa man i klassen så hamnar vi i närheten av just Mantorp. I Linköping bor han, vår andra halva av klassfaderskapet. Nämligen Lennart Elofsson, Alfans försvarare mot alla Fordar.

Kul med ett annat bilmärke än bara Escort. I och för sig kallades klassen på sjuttioalet för just "Escortklassen" men

vi hoppas verkligen att vi får se flera bilmärken inom kort. Det ryktas ju faktiskt om både Volvo, Ascona och Mustang Boss 302 (de du Pekka). Fler utav italiensk börd lär också anlända till första start.

Fjällräven Elofsson har gjort en del ändringar även han. Jag vet för lite om dessa men Lennart kommer nog att informera oss om dem.

Hallå Stockholm .. var är ni?????

Vi har 3 st, endast TRE deltagare ännu. Det är Kjelle Wallin med sin Escort Twin cam och vi har Jonas Nyhlen med Opel Commodore samt Anders Persson även han i Escort Twin cam.

Di e snabba didäringa Stockholmarna. Kjelles bil gick ju som på räls men han är ju också gammal i gamet. Han om någon vet ju hur man skall ställa hjulvinklar mm. Sådant som vi vanliga skåningar knappt har sett på bio. Kjelle lär visst ha sålt sin bil till ingen mindre än ERIK BERGER, den gamla SM räven. Det skall bli något alldeles extra att få köra tillsammans med en av bardomens idoler. Och tänk er rubrikerna, — ERIK BERGER. GAMMAL SM RÄV; FÅR KÖRA I SAMMA LOPP SOM FRITZON!!!!!! - Häftigt va? Skämt å sidor. Hur många fler utav dom gamle vågar sig fram? Nyhlens Opel har det ju ställts en del frågetecken om, och det förstås, bilen ser ju faktiskt ut att komma ifrån en nyare period än G. Men vi hoppas på att komponenterna hamnar i en tidigare utgåva av Opels karosser. Jonas kör fort och har haft "goa" fighter med "Hemmeslövern".

Anders Persson har jag inte hört så mycket av. Det enda jag vet är att han åkte fort utav bara den, när han väl hade fått av rallycrossdäcken. Vi hoppas såklart att Anders kommer även till 97-års säsong.

Norge. Erik Anderssen, en förare jag helst inte vill prata om. Han kör ju förbi mig!!!

NSU .TTS.spiess mycket fin bil med otroliga vägegenskaper och ett proffsigt team. Alla klädda i VALVOLINE kläder. Rent och välputsat. Snygga tjejer. Ordning och reda men aningen för FÅ motorer med sig i bussen. - Hoppas Du kommer Erik och tar med dig fler intressanta förare från Norge.

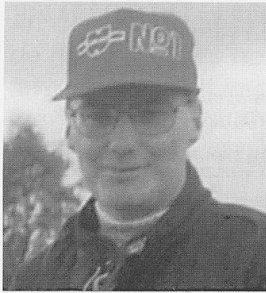
Fler ryktas ju skola komma. En intressant bil i Stockholms trakten håller på att renoveras. Det är ingen mindre än Johnny Greens Escort 1300 som ägs och färdigställs av en god vän vid namn Pär Mohlin. Pär har varit i kontakt med Johnny och kommer att få massor av tips och även bild material för att kunna återställa denna raritet som har farit så fruktansvärt illa. Bilen beräknas vara färdig först till 98- års säsong.

FLERA RYKTEN !!!

- Thomas Hall lär ha köpt BDA Escort, och mer är på gång. Kommer den manne ut i år?
- Greger Petterssons bil börjar bli färdig, även denna med full house BDA
- Christer Glenning ska visst köra Volvo 140. Hur många rattar Christer?
- En Opel Ascona som ska rattas av Sture Danielsson kanske dyker upp.
- Skribenten Robban Pettersson kommer att köra Alfa. (Han har iallafall köpt däck)
- K-G Almström. - BMW så klart. Kanske en 3,0 CSL? På gång?...eller??
- Bosse Warмениus, även där Escort och förmodligen 16 ventiler.

Jag hoppas att Ni inte har blivit allt för uttråkade av min berättelse. Men har Ni läst ända hit så har det ju ändå fängslat Er något. Eller hur? Nej, upp ur soffan nu, och se till att komma ut i garaget så vi är färdiga när första flaggan går.

Vi hörs mellan 7500-9500 Text o musik: BG Fritzson



Mitt namn är Lennart vilket jag även lystrar till. Något av mig känt smek-namn har jag inte vilket fungerar bra än då.

Jag är snart 50 år (hem-ska tanke) och är sedan 20 år sambo med Berit. Inga barn men tre Alfor och en Jetta. Mina fritid-sintressen är väl som många andras, skruva

och köra mina Alfor och springa Marathon, inget märkvärdigt alls. Jag föddes i Malmö och bodde mest i Limhamn innan mina föräldrar och vi syskon utvandrade till Tranås i Småland. Efter skolan i Tranås flyttade jag till Linköping för vidare studier i bl.a. datateknik. Fick jobb på Saab Flyg och är fortfarande kvar och jobbar fortfarande med data. Himla intressant med flyg. Mitt bilintresse har nog funnits hela tiden men accelererat i takt med åldern och starkare pengapung. Att springa Marathon är en åkomma som jag numer har kommit över med god hjälp av min sambo. Att först ut och springa några mil och därefter kanske meka med bilen uppskattades nog inte alltid och när hon i en mycket intensiv period av båda utövningarna en kväll frågade vem jag var som hälsade på var det nog dax att börja prioritera. Jag hade ju fyllt fyrtio och var nästan vuxen så man fick väl lugna ner sig lite. 91 sprang jag min sista mara och numer motionerar jag endast, tränar ej. Varför har jag valt Alfa? Från Alfaklubben som jag givetvis är medlem i fick jag en plansch där följande skrift fanns att läsa.

Virus Alfa. Obotlig Sjukdom.

Komplex virus med komplicerad sjukdomsbild. Drabbar plötsligt och skoningslöst. Patienten kommer ofta i ett tillstånd som liknar ett berusningstillstånd. Han har svårt för att koncentreras på något annat än Alfa. Sjukdomen har ett långvarigt förlopp och blir då och då akut. Detta märks mycket väl, i plånboken. Virus förekommer i olika storlekar och styrkor, vart och ett med sina speciella särdrag och kännetecken. SUD ett litet förhållandevis ofarligt. Drabbas man av detta har man fortfarande en chans att klara sig. Dessa självdör ofta nämligen ofta ganska fort. GIULIETTA också litet men mycket intensivare. Livslång sjukdom. Förekommer i olika varianter. Röda är vanligast men även vita och blå exemplar har påträffats. GIULIA får man detta är man skoningslöst förlorad. Tillvänjningen går snabbt. Kännetecknet att man är riktigt drabbad syns som rysningar av vällust. Offren karaktäriseras av att sitta uppe till långt in på nätterna och med lyckliga leenden diskutera sina virus. Eller också, och än värre, man samlas i små grupper ofta i låga små hus men en eller flera stora dörrar på och där, ägnar man sig åt den riktiga orgien. Man ympar helt enkelt in ett starkare variant av virus Alfa. Jag önskar man vore där.

Jag har en Sud, en Bertonecoupé och en 75 TS. Tidigare har jag ägt en Giulietta (den moderna) så jag är nog dödssjuk.

I Alfaklubbens regi fick jag prova på att köra på bana vilket gav mersmak.

Jag köpte min 2000 GTV 1984 och har successivt utvecklat den till en tävlingsbil utan för den skull vara en värsting. Jag är nog den ände våran klass som besiktat bilen varje år. Buren och tävlingsstolen är typad men inte motorn. Ibland undrar någon nitisk besiktningssman

lite misstänksamt om inte motorn är trimmad. Ej röd bara skakad säger jag med en lätt rodnad, vilket snabbt avslutar diskussionen. I början av nittioalet ökade mitt intresse för den historiska klassen efter några besök på Anderstorp och Mantorp. 94 tog jag licens och 1995 blev det äntligen av och körde den säsongen tre olika tävlingar i RHK's regi tillsammans med bilar som jag hade avnjutit live på Mantorp 1972. Nu är jag mer än dödssjuk nu svävar jag på moln, vad nu det innebär.

Min Alfa är utrustad med högkompressionskolvar (10,4) vassare kammar, (vassaste gatvarianten) Weber 45 DCOE förgasare, modifierad fördelare och balanse-rad vexel, svänghjul och koppling.

För övrigt är motorn standard (topp och grenrör). Hårdare fjädrar och stötdämpare och led och länklager i hjulupphängningen. Jag försöker göra allt själv dels för att hålla ner kostnaden men också för att det ger en viss tillfredsställelse att kunna utföra och förstå varför. Fritte undrade vad jag har gjort till årets säsong. Han börjar nog bli nervös. För att få bort den överdrivna krängningen som uppstod när jag vågade pressa bilen max med slicksen har jag nu bytt till hårdare fjädrar. 50 % hårdare bak och 44 % fram. De nedre A-armarna där fram har fått nya bussningar och kulleleder. Kardan ska ses över för att få bort lite vibrationer i slutet på Anders-torpsrakan med 5950 n/min på 5:an vilket motsvarar teoretiskt 193k/tim känns det lite obehagligt. Standard slutväxel (4,1:1) passar fint på Anderstorp men tyvärr sämre på nästan alla andra banor. En 4,3:1 utväxling står på önskelistan. Kamaxeltimingen ska fintrimmas och likaså förgasarinställningen. En test på rullande landsväg planeras därför. Detta ska förhoppnings ge lite mera hästar och väghållning. Förra året uppskattade jag min motoreffekt till knappt 160 och för 97 blir det väl drygt 160. Jag vet att det går att plocka ut 190-195 hästar ur min motor så det är mycket kvar att göra. Homologiseringsvikten är 970 kg så hästarna behövs. Till 98 planerar jag att bygga mig ett vassare topplock vi får se om jag lyckas. Jag försöker även att få tag i mer tidsenliga följar och ringde till min Alfa leverantör i Göteborg. "Finns GTA Campagnolo magnesiumföljar i 14x7 tum att köpa numera" frågade jag. "Jadå" sa Christer "men dom heter TecnoMagnesio numer och är fantastiskt vackra o fina i gjutningen så att man bara vill hålla och ta i dom" sa han. Mitt hjärta började banka pulsen gick på högvarv och läpparna formades till ordet köpa. "De kostar ca 4500 kr styck och man bör nog köpa 5 st ifall nåt händer" tillade han. Då hörde jag någon på småländska säga "tyvärr det är för mycket för mig". Faktum är att min vilopuls inte har återgått till normalt läge än. Tillsvidare fortsätter sökandet på annat håll.

Jag har scannat in lite bilder från Illustrerad MOTORSPORT från 72 vilket kan vara kul för de som håller på att renovera gamla klassiker.

Fritte redogjorde för en del rykten angående bilar som kommer till 97 års säsong eller ej.

Jag vill ha slut på alla rykten och uppmanar alla som tänker (tror sig) deltaga under 97 att höra av sig så att vi kan börja dela ut fasta startnr.

Vi i standard ny börjar på 1 och slutar med 50.

Äldsta bilen i varje klass ska ha lägst nr så jag vill att ni rapporterar in följande: (Se kupong)

Vi hör nog inte Fritte ty jag varvar bara 6800. Jag hoppas vi inte möts heller. Men det ska bil kul att ses.

SALUTO Lennart Elofsson

Fax 013185268

E-mail lennart.elifsson@saab.se (längre fram i vår lennart.elifsson@network.combitech.se)



Här är Jonny Green och TIMEX Escorten. Bilden kommer från mittuppslaget i Illustrerad MOTORSPORT nr 10 1972.



Denna bild fanns på mittuppslaget i Illustrerad MOTORSPORT nr 9 1972 vilken visar Ragnar Segring (Alfa Romeo GTA) och Conny Ljungfeldt (Ford Escort GT). Den lilla klassen (1300) var ett veritabelt getingbo med Alfa och Ford i huvud-rollen. Alfa lyckades vinna klassen efter en hård fight med Escorterna hela säsongen. Kolla lyftet på innerhjulen.



Omslaget till Illustrerad MOTORSPORT nr 10 visar Bo Ljungfeldt i ledningen i sin Camaro. Men kolla priset och vad Danskarna fick betala. Numer kallar Danskarna den Svenska kr för pecetas. Norrbaggar räknas inte de har så mycket olja numer.

Kopiera eller klipp ur kupongen och skicka den till: Lennart Elofsson. Fax 013185268
E-mail lennart.elifsson@saab.se (längre fram i vår lennart.elifsson@network.combitech.se)

Biltyp

Kubic Chassinr

Årsmodell 1:a inreg datum (om det finns)

Förare

OM KÄND TÄVLINGSHISTORIA redogör kortfattat över förare och resultat.

.....
.....

SKICKA IN FOTO PÅ BILEN (helst i färdigt skick)
SKICKA IN FOTO PÅ DIG SJÄLV (om du är föraren)

SKRIV NÅGOT OM DIG SJÄLV
Detta för att bygga upp bl.a. en mapp till speakern på tävlingarna. Givetvis uppmanas alla andra klassdeltagare att göra desamma till respektive klasspappa (or) / klassmamma (or).

.....
.....
.....
.....

Fruntimmer vid ratten.

Att det är italienska bilar som är min passion torde väl inte vara någon överraskning för de flesta. I första hand är det Alfa Romeo och Maserati som av olika orsaker blivit mina favoriter. När ett internationellt Maseratimöte skulle hållas i Sverige för några år sedan blev det Helsingborg som fick den äran och det var inte utan att jag blev smickrad, när jag blev tillfrågad om jag ville hjälpa till som funktionär.

STINA WIDENBORG

Vädergudarna tycktes uppskatta de här bilarna lika mycket som vi andra, för de höll ett stadigt grepp om solen mot en molnfri himmel under de dagar som mötet varade. Arrangörerna hade lagt ned ett jättejobb för att det skulle bli så trevligt som möjligt. Det var rallyn runt på den skånska landsbygden, luncher som avnjöts på olika slott, besök på ett spettekaksbageri med underbar rosenrädgård, där värdinnan bjöd på hemlagad saft som var gjord på doftrosor. Medan man avnjöt den härliga saften och knaprade på en bit spettekaka kunde man mellan de nyspirande rosenbuskarna skönja parkeringen där alla de italienska fullbloden stod i en lång rad, i olika modeller och färger.

Höjdpunkten på träffen skulle vara på lördagen, då det var fri körning på Knustorp.

Jag kom dit vid 11-tiden på förmiddagen och då stod bilarna redan uppställda ivriga att få köra ut på banan. Det var redan riktigt hett i solen och jag gick sakta längs den långa raden av bilar och beundrade dem, när plötsligt en liten grupp människor intill en nyare modell av Maserati 420 som stod i kön, fångade min uppmärksamhet. Vid den öppna framdörren stod en liten späd, parant kvinna i övre medelåldern iklädd en begefärgad sidendräkt och högklackade skor. Hon var just i färd med att plocka en hattnål ur den lilla cocktailhatt som var i samma färg och material som dräkten. När hon fått den av sig, stack hon nogsamt tillbaka nålen i den lilla kalotten igen och överräckte den till en yngre herre som stod i hennes närhet. I gengäld fick hon en hjälm som hade fått en antikhandlare att slå volter av lycka. Den lade hon in i passagerarstolen samtidigt som hon satte sig i förarsätet med benen utanför bilen. Hon lutade sig in och plockade fram något ur handskfacket som visade sig vara ett par s.k. ballerinasor (ett slags tofflor med mjuk sula) varefter hon plockade av sig de högklackade pumpsen och drog på tofvlorna över de eleganta silkestrumporna, därefter satte hon sig tillrätta i förarstolen, ställde in backspeglar och säte, tog hjälmen, satte den på huvudet och spände nogsamt den slitna remmen. Då hörde jag en röst bakom mig:

- Va i helvete? Ska käringen ge sig ut ooh köra? Jag vände mig om och fick se två grabbar i 25-30 årsåldern, den ena iklädd en sådan där modern skrynklig grå kostym och vit skjorta, den andra hade jeans och en T-shirt som det stod något på.

- Det va som faan, sa den jeans klädda, det verkar ju rena vansinnet.

De såg sig om som om de förväntade sig att någon ansvarig skulle komma och stoppa det hela. Men det gjorde det naturligtvis inte.

Nu började de starta motorerna och jag lunkade vidare ned mot pressläktaren, för att kunna se vad som hände på banan ooh samtidigt ha lite uppsikt över maskindepån. När jag stått där en stund såg jag att de båda ynglingarna stod en bit bort. Eftersom jag sedan några år bytt ut förarstolen mot läktaren så har jag lärt mig, att de bästa förarbegävningarna står att finna just där, och jag bedömde nu att de här två var av den typen som

har åsikter, så jag flyttade mig lite närmare för att kunna dra nytta av deras kunskaper.

Den lilla damen var ute på banan nu men tog det lugnt. Jag hörde att de kommenterade det, med något i stil med stoppkloss. Nu hände det något! En blå Merak hade ställt sig på tvären. Den skrynkliga till sin kompis - Har du sett på den blå Ferrari'n! Jag spände öronen och lyssnade vidare på svaret - Är det en Ferrari? Jag trodde att det bara skulle vara Maserati här i dag, är det inte något slags möte? - Jo, svarar den andre, men det där är en Ferrari, det kan man tydligt se på.....

Nu stängde jag till och bet ihop, för jag hade ju själv valt att ägna mig åt den här sortens otillbörlig tjuvlyssning. Dessutom hade nu 420:n fått fart och den lilla tanten körde den tunga Maseratin med en härlig smidighet, hon passerade även några bilar och jag hörde den jeansklädda säga: - Titta på gumman nu har hon fått fart! - Det är inte samma bil ser du väl, svarade den andra surt.

Efter några varv kom hon in i depån, klev ur bilen ooh tog av hjälmen. Genast kom den yngre herren i hennes sällskap rusande med hennes pumps och hon bytte ut ballerinasorna mot de högklackade. Nu ledde man fram en gammal farbror till bilen, även han med en hjälm som sett sina bättre dagar. Han fick hjälp med att sätta sig i bilens förarsäte och kvinnan hjälpte honom med att spanna säkerhetsbältet.

Nu blev pojkarna verkligt upprörda. - Inte i helvete kan de väl släppa ut en sån där gammal stofil, det är ju inte klokt. - Det är ju livsfarligt, gubben kan ju dö när som helst! Jag brydde mig inte om att se vem som sa vad, utan fortsatte att studera vad som skedde på banan. Tyvärr kom inte den gamle mannen så långt, något hände med kopplingen redan i första kurvan och både Maserati och förare fick åka bärgningsbil tillbaka in i depån. Där möttes de av den lilla damen med ett vokabulär som bara är italienska kvinnor förunnat.

Dagen förlöpte väl, förutom att några Maseratibilar hamnade hos Beppe i Helsingborg för omplåstring och några hos Lasse på Auto Trans, men inga allvarligare skador.

Men vilka var nu det här lite udda paret?

Ja, den något ålderstigne mannen det var ingen mindre än Luigi "Gigi" Villoresi född i maj 1909. En legend som kört det mesta, framförallt italienska sportbilar, men även singel seaters, Formel 1, Formel 2, mm. En man som deltog i nästan varenda tävling som kördes i Italien mellan mitten av trettiotalet och slutet av femtiotalet med ett otal placeringar i de främsta leden.

Kvinnan då?

Hennes namn är Maria-Teresa de Filippis. Det var hon som 1958 fick många mulliga mansgrisar att tappa hakan när hon gav sig in i den så mansdominerande Formel 1-cirkusen.

Det var tjejen som redan 1948 körde runt med sina egna Maserati och deltog i biltävlingar över hela Europa men framförallt i hemlandet Italien.

Osorterade "dagboksanteckningar" från Monte Carlo Challenge 1997.

Fredag 7/2, äntligen på väg efter många telsamtal och fax mellan Nora och Åmål. Allt planerat in i minsta detalj, timat och klart, nyrenoverad B18-motor, ny koppling, bagagerummet fullt med snökedjor, reservdunkar och allt annat som kanske kan vara bra att ha. Intar lunch med kamraterna Gunnar och Göran som skall åka efteråkare på Svenska Rallyt, 150 mil på 3 dagar, sprintrally.

VID PROTOKOLLET CARL-OLOF CHRISTIANSSON

Anländer Åmål 14.15. Codriver Håkan "Fangio" Sandberg arbetar som en demon in i det sista. Montering av skyltar och dekaler samt den nylånade speedpiloten. Vi åker den uppmätta kilometern utanför staden många gånger fram och tillbaka innan instrumentet överensstämmer med verkligheten. Till slut "alles in ordning", besättningen mycket nöjd och belönar sig med bastu och en finare supé.

Mot starten, avfart 07.15, säg den glädje som är beständig, halvvägs till Oslo skramlar det till i den perfekt injusterade speedpiloten, därefter intet. Bisittare Fangio tror sig ha dåligt inflytande på apparater av märket Haldan då detta har drabbat honom förr. Efter svåra beslutsvändor om vi skall försöka få fru Fangio att åka till kusten med ett annat instrument eller om vi skall hämta ett själva bestämmer vi oss för att lita till den eminenta trippmätare som original sitter i hastighetsmätaren, den visar säkert nästan rätt.

Väl framme i Oslo hinner vi med förmiddagskaffe innan besiktning och start. Besiktning!!! Hjälp!!!, skarpögd norsk besiktningssman upptäcker att våra däck har 65-profil vilket är helt förbjudet. Den nu mycket olycklige Chauffören/bilnehavaren har i sin iver att hitta 185x15 friktionsdäck totalt missat att det måste vara minst 70-profil. Allt nog och emedan, vi startar 11.09 mot Göteborg och efter att ha inmundigat glögg och pepparkakor i Oslos utkanter susar vi söderut under febrilt ringande efter andra däck. Räddaren hittar vi i Åmål (var annars) så efter Svinesund avviker vi från färdvägen och laddar tillbaka till dagens utgångspunkt där vi rånar Fangios SAAB 2T på sina däck och monterar dom på PV-fälgarna. Vi passar även på att plocka

med oss en annan speedpilot innan vi hastar till Göteborg och färjan. Efter intag av smörgåsbord med tillbehör beslutas om tidig sänggång, disco kan vänta till hemfärden.

Efter en stadig sjöfrukost hinner vi med att börja rita in vår fortsatta färdväg på dom 1:200 000 kartor som Fangio skaffat enligt anvisningar från Rally HQ. Autobahn är väl bra men inte speciellt kul. Utvecklingen måste ha gått framåt sen -64 när vår PV byggdes, nyare bilar verkar gå mycket fortare. Fangio försöker envist att komma överens med den "nya" Haldan men det dåliga inflytandet gör att 1 km varierar mellan 900 och 1290 meter, undrar om autobahnmyndigheterna vet att deras skyltar sitter på så olika avstånd? Efter att ha svängt av på lite mer passande mindre vägar kommer vi till Blomberg där rallyts första passerkontroll är belägen, vidare till Fritslar till den första tidkontrollen där även lunch intages. Gott om tid så jag byter bränslefilter (skit i tanken), Fangio hinner till och med att glömma hela vår gemensamma reskassa visar det sig.

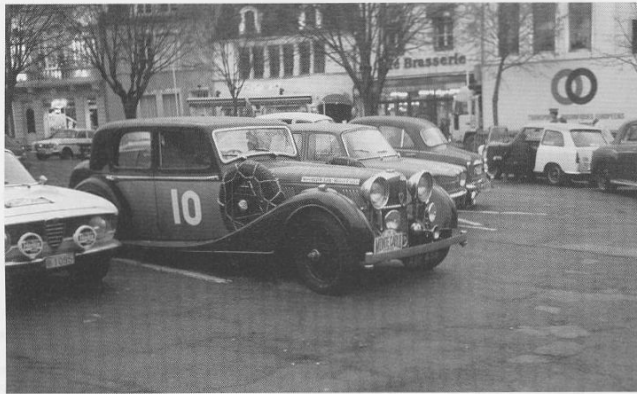
Vidare på varierande små och stora vägar till dagens slutmål, Heidelberg, dit vi anländer vid 19-tiden, lätt nedstämnda då Fangio haft tid att komma ihåg vad han glömt. Lyckligtvis är vårt rum förbeställt och betalt så vi slipper bli uteliggare. Vår första större sammandrabbning med utrikiska resulterar i att kvällsvarden visar sig vara sniglar! Kvällen avslutas med mera kartritande, det ser ut som om vägnarna blir krokigare och krokigare ju längre söderut vi kommer.

Avfart 06.09, usch va tidigt, mot nya djärva mål. När det börjar ljusna skymtar vinfält både här och där, det verkar lovande. Frankrike, here we come! Den första regularitysträckan avverkas och som tur är räknas den inte utan är endast till för att vi skall kunna kolla klocka och tripp, den senare stämmer inte.



Bisittare Fangio försöker under dagens gång att med hjälp av den rätt tveksamma Routebooken finjustera det motsträviga instrumentet, detta resulterar i att vår uppmärksamhet inte alltid är rätt riktad och vi åker på några högst privata rundturer. Vi lyckas hitta alla passer-/tidkontroller och avslutar dagen i Beaune med besiktning och Parc Fermé på torget, där vi för första gången stiftar bekantskap med dom medtävlare som valt att starta från Annecy, Brooklands, Istanbul, Nordwijk eller S:t Moritz. Många fina bilar, allt från VW 1300 till Bentley och Aston Martin. Reskassan återfås från vänlig norrman som inte vill ha hittelön (dom har olja dom). Efter 12 timmar och mer än 800 km är det skönt med mat zzz.

Tisdag morgon startar vi nyseedade som 64:e ekipage 08.35. Nu börjar allvaret. Bisittare Fangio har visat av gårdagens regularitysträcka beslutat att införa ett nytt grepp, en rättningsstabell till PVn:s trippmätare. Dagens första regularity, "Beaujolais Nouveau", provar vi med -2 sek/km ??, det funkade nästan. Lyckligtvis bjuder dagen bara på en



till Rsträcka. Till den beslutar vi ändra tabellen till 3 sek/km eller om det blev 3 km/sek. Det visade sig inte stämma alls. Dagen tillbringades för övrigt med att mellan passer- och tidkontroller köra så fort det går/man törs (ibland lite till). Den oregelbundna förekomsten av privata sightseeing turer gör det inte lättare. Chauffören börjar sakta förstå att det finns många väldigt djupa diken i alperna, usch och fy, inga vägräcken. 75 Volvohästkrafter är inte mycket att gasa med uppför serpentinvägarna, det kan man leva med, men att trumbromsarna fadar bort efter några minuters nerförskörning hoppas vi överleva med. Många av dagens tid-/passerkontroller är placerade på lokala caféer, något som känns igen från de filmer man sett från epoken. Avslutning 21.45 i Valence där arrangörerna ordnat med mycken fin mat, inbegripet mer eller mindre stillaliggande franska ostar och därtill lämplig dryck.

Nattens hotell visar sig vara mycket franskt med fina ludna (manchester-?) tapeter och sängar som känns väldigt likt hängmattor, är man bara tillräckligt trött spelar som bekant sådana bagateller ingen roll. Ny seedning på morgonen, det visar sig att vi tappat två plaser, konstigt vi som körde nästan rätt, skit samma det kör vi lätt in under kommande etapp. Avfart 09.05 (=sovmorgon), nya berg, "col" på franska, tidkontroll, regularity med upplaga 12 av korrigeringstabellen, funkar lika bra/illa som tidigare, nytt col. Lunchrast i Rosans, som tillbringas i matkö, när starttiden närmar sig lyckas vi köpa var sin påläggsfylld baguette, som vi efter tankning kastar i oss rullande vidare. Nya col, väldigt högt och med smala vägar, lyckligtvis är möten sällsynta. En av våra medtävlare med Austin Healey 100/4 möter vi några gånger, undrar vem av oss som åkt fel? Vi har även förmånen att flera gånger köra om en Rover 75 som inte framföres med någon svindlande hastighet, däremot verkar deras vägval snabbare. Efter 520 km och nästan 13 timmar, dags för lite vila och en ny baguette, försöket att sova misslyckas naturligtvis.

23.15, efter knappt två timmar, omstart med bara 450 km kvar till Monte Carlo. Colen ännu svårare i mörkret, delvis beroende på inadekvata extraljus (fjärr). Vid några tillfällen stiftar vi bekantskap med den "svarta" is som alla varnat för, en bekantskap som inte är att rekommendera, generalsladd och djupa diiken, puh. Tidkontroll, passerkontroll, nytt col, regularity. Col upp, col ned, försöker att småata frukt och choklad för att inte somna till för mycket. Fangios kartläsarlampa och kaffepanna verkar ha starkare (15W) ljus än fjärrljuset och måste släckas flera gånger då vägen svänger brant ned mot höger. Fangio lyckas lätta upp stämningen betydligt då han, efter att han i baksätets mörker vikt upp en ny karta, visar något som visar sig mer likna ett sjökort över norra Medelhavet. Uppför nya col, tidkontroll, vi börjar sacka efter, för mycket fel och för sakta. Mera col, mera upp, mera ned,

bromsarna blir inte bättre, mera choklad. Nytt främmande ljud hörs varje gång bromsen används, vi stannar och tittar, vips kommer Rovern smygande, lagar felet som visar sig vara den främre nummerskylten som hänger på 3/4 och vid inbromsning tar i vägen, lätt lagat. Nytt col, ny tidkontroll, ännu senare, trötta! Mera choklad, det börjar ljusna, vilka djupa diken.

Äntligen "Col de Turini", klassisk Monte Carlo-sträcka och vår sista regularity. Begärd hastighet 49,5 km/h, brant uppför, vi gasar det som går och tappar 15 sek/km. Vinnande Åke Gustavsson med MB 300SE åker fullt och är 10 sek för tidig, tänk vilken skillnad 100 hk gör. Väl uppe på collet, frukost, mycket behagligt att sitta på en stol som är still. Vi pratar med kamraterna i Healyn som verkar betydligt piggare än oss, frisk luft kanske är bra. Nu återstår bara två timmars transport ned till Monte Carlo. Behagligt att köra över målrampen belägen där F1-depån brukar vara. Vi köper foton som tagits efter banan och klämmer en bayer innan vi tar bussen till hotellet. Försöker sova någon timme innan en försenad lunch intages, varefter vi med fasa går och tittar på resultaten, är vi bland de 60 bästa infinner sig möjligheten att köra en nattetapp till, bara 200 km men ändå. Jippi, 70:e plats, SOVA.

Fredagen tillbringas vi "turistande" i Monte Carlo, Fangio shoppar, lunch på Café de Paris, varmt och behagligt i bara skjortan. Promenerar F1-banan och tittar på folklivet.

Aftonens galamiddag bjuder på förvånansvärt bra mat med tanke på deltagarantalet (400+). Hemskt lång



prisetdelning, massor med klasser. Vi delar bord med "Healey Brothers" och Lopez & Lopez, far och son från Belgien samt kört Jaguar 3,4. Trevligt sällskap. Vi avböjer erbjudande om efterfester och laddar för hemfärden.

De norrmän vi bestämt att ha följe med under hemfärden dyker inte upp så vi rullar hemåt. Frankrike, Italien, Schweiz där vi rastar för lunch, snöstorm i S:t Bernardino-passet, Österrike, Tyskland. Bisittare Fangio provar Volvo PV för första gången på många år och förvånas över hur stadig och fin den är att köra. Endast två körbanor krävs vid 120 km/h på autobahn. Nattläger i Bad Bruckenau, några mil söder om Fulda, på något som visar sig vara hälften museum och hälften gästhaus.

Sista 600 km till Kiel avverkas utan problem och Fangio njuter ytterligare av PV:n:s fina köregenskaper. Väl framme åker vi direkt på färjan och intar en Tuborg i baren. Efter hand kommer även dom övriga hemvändande ekipagen inklusive vinnande Åke G som ser till att tuborgarna även får sällskap av Champagne, men det är en helt annan historia...

Ängelholm 28/1-97

FRAMTIDSGRUPPENS RAPPORT.

1. Gruppen har under 1996 haft ett antal formella samt informella möten.
2. Gruppen har under året bestått av Tommy Brorsson, Per Hågeman, Ian Nilsson samt Lars Widenborg.
3. Gruppen har under året bevakat utvecklingen i de nya klasserna, såväl i Sverige som utomlands, bl a genom besök på Nürburgring under oktober. Ytterligare finslipning och revidering av reglementet sker i förtydligande syfte.
4. Gruppen konstaterar att de nya klasserna "satt sig" inom den historiska racingen men också att den behövt diskutera många gränsdragningsproblem mellan App J och K samt mellan perioderna G och H.
5. Gruppen understryker vikten av ett historiskt synsätt vad avser begreppet "period" vilket vi anser betyder aktiv tävlingsperiod liksom vikten av att vara speciellt noggrann i synsättet på de yngre bilarna. Försök har förekommit att "pressa" in en bil i fel = tidigare period.
6. Gruppen noterar att den av oss tidigare eftersträvalda förnyringen bland utövarna också tillgodosetts genom tillkomsten av de nyare klasserna samtidigt som vi till vår glädje konstaterar att detta kunnat ske utan att den etablerade historiska racingen dränerats på förare och övriga resurser. Vi anser det viktigt att de äldre klasserna kan fungera som en måttstock inom den historiska racingen för att åstadkomma en referens och en helhet som är nödvändig för att belysa de olika epokenas historiska utveckling.
7. Liksom nästan all annan form av racing har den historiska från början initierats av entusiastiska amatörer. Vi tror att det är viktigt att det går att bibehålla en bred inhemsk basverksamhet grundad på entusiasm och en god klubbanda. Mot bakgrund av de något dystra ekonomiska förhållandena i Sverige under året tycker vi att den gångna säsongen med nya rekord i antalet startande visar att detta är ett hållbart koncept.

Ängelholm. 96.12.25.

Valberedningens förslag till styrelse i RHK 1997.

Ordförande : Horst Bruning omval för 1 år
Kassör : Gia Bruning sittande 1 år kvar
Sekreterare : Bo Lindman omval 2 år

Ledamot och tävlingssekreterare : sittande 1 år kvar Bruno Rösler
Ledamot : Lars Wramell sittande 1 år kvar
Ledamot : B-Å Bengtsson omval 2 år
Ledamot : Åke Hansson nyval 2 år

Suppleant : Allan Göransson omval 1 år
Suppleant : Björn Otterberg nyval 1 år

Revisor : Åke Axelsson omval 1 år
Revisor : Per Norberg omval 1 år
Revisorsupp: Ian Nilsson omval 1 år

Framtidsgruppen f.n. : Tommy Brorsson, L-G Widenborg, Ian Nilsson, Per Hågeman.

Hälsningar från valberedningen :

L-G Widenborg.
Per Hågeman.
Anders Ek

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR RACERHISTORISKA KLUBBEN 1996

Verksamhetsåret 1996 har inneburit en fortsatt positiv trend i utvecklingen för historisk racing i Sverige. I en tid då svensk racing brottas med problem med låga publiksiffror och glesa startfält, har den historiska racingen stått för två av de tre största publika racingevenemangen i Sverige, med ca 25.000 åskådare bara vid dessa två tävlingar. (International Oldtimer Festival & Sports Car Show). Detta i direkt konkurrens med både Rallycross-EM och populära SM-klassen STCC. Antalet startande ekipage i RHK-Cupen har under året var 146 st. Detta gör RHK-Cupen till Sveriges näst största racingserie.

Säsongens tävlingar:

RHK-Cupen har omfattat 6 deltävlingar med 109 deltagare i snitt per tävling. Premiär var det på Kinnekulle Ring 1 maj, tillsammans med sportvagnserien. Därefter var det dags för årets största tävling International Oldtimer Festival på Anderstorp i juni, vilket också var den svenska deltävlingen i EM för historiska bilar. Sedan kördes en deltävling i juli tillsammans med sportvagnserien på Knutstorp. Falkenbergsbanan var i augusti värd för nästa tävling, även den tillsammans med sportvagnserien. Här anordnade RHK genom B-Å Bengtsson en trevlig och mycket uppskattad "råkafton" för alla tävlande i RHK-Cupen och sportvagnserien. I slutet av augusti stod Mantorp Park och Sports Car Show på programmet. Säsongen avslutades traditionenligt med RHK:s egna tävling på Anderstorp i september. Vid denna tävling var det också sedvanlig avslutningsfest och prisutdelning på Hotell Åsen. Årets fest bevistades av över 200 personer.

Som vanligt har många av klubbens medlemmar tävlat flitigt internationellt. Även om vi 1996 inte fick någon Europamästare, som vi annars är smått bortsämda med, var det många fina placeringar som togs av RHK-förare. Ulf "Doc" Lindberg och Lars Fritz var de som lyckades bäst med en 3:e plats i European Challenge for Historical Touring Cars. I FIA Cup för GT-bilar tog Bosse Warmerius en total 4:e plats.

Klubbens tidning:

Rutflagan har utkommit med 4 nummer under 1996. Liksom tidigare år har det dock varit svårt att få klubbens medlemmar att bidra med material till tidningen. Det är styrelsens förhoppning att kommande år skall innebära en förändring i detta avseende.

Medlemmar:

Klubbens medlemsantal har ökat från föregående år och uppgår nu till 310 medlemmar.

Styrelsen:

Årets styrelse hade följande utseende:

Ordförande: Horst Bruning
Kassör: Gia Bruning
Sekreterare: Bo Lindman
Ledamöter: B-Å Bengtsson
Lars Wramell
Bruno Rösler
Bertil Persson

Suppleanter:

Åke Hansson
Allan Göransson

Styrelsen har kallat till 3 protokollförda styrelsemöten. Därutöver 2 arbetsmöten där delar av styrelsen deltagit. Samt ett planeringsmöte med deltagande av klassrepresentanter och framtidsgrupp.

Stockholm 1997-01-09

Bo Lindman
Sekreterare

Horst Bruning
Ordförande



Racerhistoriska Klubben (RHK)
Ärende: Årsmöte
Datum: Lördagen den 1 Februari 1997
Plats: Brunntorps Vårdshus, Husqvarna

Antal deltagare, inkl. styrelse: 28 pers.

Klubbens ordförande, Horst Brüning, hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.

- § 1. Till årsmötets ordförande valdes Horst Brüning.
- § 2. Till årsmötesskreterare valdes Bo Lindman
- § 3. Till justeringsman för årsmötesprotokollet valdes Paul Ainsar och Staffan Lindberg.
- § 4. Konstaterades och godkändes årsmötets stadgenliga utlysande.
- § 5. Den föreslagna föredragningslistan fastställdes av årsmötet.
- § 6. Styrelsens verksamhetsberättelse redovisades och godkändes. Beslutades att denna skall publiceras i Rutflagan.
- § 7. Kassörens kassarapport redovisades och godkändes. Beslutades att denna skall publiceras i Rutflagan.
- § 8. Revisionberättelsen redovisades och godkändes.
- § 9. Ordföranden föredrog årsräkenskaperna, vilka fastslogs av årsmötet.
- § 10. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.
- § 11. Ordföranden föredrog budgetförslaget, vilket fastställdes och godkändes av årsmötet.
- § 12. Årsvgiften beslutades av årsmötet att vara oförändrade 500 Skr även 1997, 1998 ³
- § 13. Inga motioner hade inkommit till styrelsen inför årsmötet.
- § 14. Beslutades på förslag av Staffan Lindberg att denna punkt även skulle innehålla information och flyttades till näst sista punkt för årsmötet.
- § 15. Valberedningens förslag antogs av årsmötet enhälligt, vilket innebär att styrelsen under 1997 får följande utseende: Ordf. Horst Brüning, Kassör Gia Bruning, Sekr. Bo Lindman, Ledamot och tävl. sekr. Bruno Rösler, Ledamot Lars Wramell, Ledamot B-Å Bengtsson, Ledamot, Åke Hansson, Suppleant Allan Göransson, Suppleant Björn Otterberg.
- § 16. Valberedningens förslag av Åke Axelsson och Per Norberg som revisorer och Ian Nilsson som revisorsuppleant godkändes enhälligt av årsmötet.

§ 17. Årsmötet beslutade enhälligt att sitta valberedning, L-G Widenborg och Per Hågeman, utokas med Anders Ek.

§ 18. Övriga Frågor/Information, (flyttat från punkt 14.)
Angående Rutflagan beslutades att denna skall utkomma med två nummer innan säsongstart, ett nummer under säsong och ett nummer efter avslutad säsong. Vilket summerar 4 nummer under 1997. Förslag från Björn Otterberg att styrelsen presenteras i text och bild i Rutflagan. Beslutades att Björn Otterberg sammanställer en sådan presentation.
Styrelsen och redaktör Lindberg efterlyste material från medlemmarna för publicering i Rutflagan. Antalet skribenter och artiklar måste ökas!

Henry Andersson informerade om träningsmöjlighet på Anderstorp den 2 maj. Beslutades att Henry Andersson, tar fram mer uppgifter om detta, för publicering i Rutflagan. Beslutades att sekr., via Lennart Elofsson, kollar upp motsvarande möjligheter till träningskörning på Mantorp Park.
En sammanställning av alla träningsstillfällen och licenskurser skall göras inför kommande nummer av Rutflagan. Material till Staffan Lindberg som svarar för sammanställningen.

Diskuterades om RHK skall etablera en egen hemsida på Internet. Beslutades att sekr. undersöker detta och återkommer med förslag till utlägg, innehåll och genomförande senast 1997-04-31.

Diskuterades behovet av en skribent/journalist som för RHK:s räkning kan bevaka och skriva artiklar/sprida information om historisk Racing. Beslutades att Staffan Lindberg tillfrågar Bengt Dieden om detta.

Beträffande årets tävlingsskalender delgav ordf. intryck och vedomöror med arbetet att få ihop en fungerande kalender. Samarbetet med sportvagnsserien fortsätter. De oklarheter som f.n. finnes i tävlingsskalendern rör de två tävlingarna på Knutstorp. Vilka RHK-heat som skall köra vid MGCC tävling, resp "EM" deltävlingen är ej klart p.g.a. Hyllinge MS uteblivna svar på RHK:s förfrågan om tävlingsplanering. Beslutades att Ordf. formulerar ett brev till Hyllinge MS, om detta ej besvaras, kör RHK samtliga sina heat vid MGCC tävlingen. Ordf avslutade denna tävlingsinfo med några korta ord om planerna för 1998.

L-G Widenborg väckte frågan om speciella aktiviteter med anledning av klubbens 20-års jubileum 1998. Beslutades att förslag till detta skall utarbetas under året och att de medlemmar som varit med sedan starten uppmanas att delge sina upplevelser av klubbens utveckling i artiklar i Rutflagan under 1998. Förslag till lämplig jubileumstävling utarbetas av styrelsen.

Ordf. redovisade ett förslag till uppdatering av klubbens "skärmvagg" för utställningar etc. Beslutades att Ordf. Sekr. och Kassör arbetar vidare på detta.

Förslag väcktes om Flaggor med RHK logotype. Beslutades att Ordf undersöker detta vidare.

Ordf. redovisade styrelsens och planeringsmötets förslag till nytt prisbord inför årets tävlingar. Förslaget innebär att alla deltagare vid varje tävling får en plakett. De tre främsta i varje klass erhåller dessutom en "medaljknapp", att fästas på plaketten. Dessa medaljknappar administreras av resp. klassförledar. Vid säsongens slut investeras i ett större prisbord, med fler och rejala priser. Uppmanades att klubbens medlemmar aktivt skall försöka intressera tankbara sponsorer i sin omgivning till detta prisbord.

Teknisk info gavs av B-Å Bengtsson, som informerade om 1997 års hjälmregler. Vår svenska bilsporthjälm är, enligt SBF i Januari -97 godkänd (på dispens) vid alla FIA-sanktionerade internationella tävlingar under 1997, alltså även "EM". Detta gäller för närvarande den öppna typen av "jethjälm". Beträffande Integralhjälmerna finns just nu inget klagorande från SBF och FIA om dispensen omfattar även denna, för de som kör öppna bilar. RHK bevakar och påskyndar ett svar även på denna punkt.

Nyheter på licenssidan är att den nationella licensen kan graderas upp till en "EU-licens" utan krav på läkarundersökning och EKG. Denna licens gäller i Sverige och i alla EU-länder, samt länder med speciellt bilateralt avtal med EU. Den nationella licensen förses då med EU-flagga och ett medical card utfärdas. Den gäller dock ej för "EM"-tävlingar! (eller annan internationell tävling som i inbjudan vänder sig även till deltagare utanför EU.)
Här är fortfarande kravet att vid "EM" tävling krävs internationell licens med medical card och obligatorisk läkarundersökning, samt arbets-EKG för de över 40 år. Reglerna för starttillstånd är oförändrade.

§ 18a. Ordf. tackade deltagarna och förklarade årsmötet avslutat.

Vid protokollet:

Bo Lindman
sekr.

Horst Brüning
ordf.

Justeras:

Paul Ainsar
Staffan Lindberg

SE § 12

REVISIONSBERÄTTELSE

för

RACERHISTORISKA KLUBBEN

I egenskap av valda revisorer i Racerhistoriska Klubben under verksamhetsåret 1996 01 01 - 1996 12 31 får vi avge följande revisionsberättelse.

Vi har granskat föreningens räkenskaper, tagit del av styrelsens verksamhetsberättelse, protokoll och andra handlingar av betydelse för revisionen samt vidtagit de övriga granskningsåtgärder som vi ansett erforderliga för fullgörandet av vårt uppdrag.

Balansräkningen omsluter kronor 131 014,78 och resultaträkningen omsluter kronor 179 800,40.

Då den företagna revisionen inte givit anledning till någon anmärkning, tillstyrker vi att styrelseledamoterna beviljas ansvarsfrihet för den tid revisionen omfattar.

Stockholm den 30 januari 1997

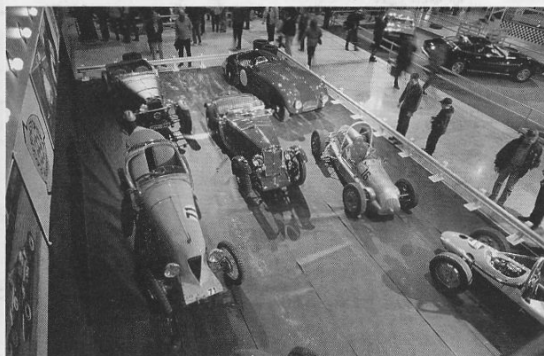
Ake Axelsson

Per Norberg

KAVALKAD STOCKHOLMS BILSALONG 1997. Foto Jan Borgfelt



Åke Anderssons HRG och M.G. F1/F2



Hela mässans A - D klass



Formelbilar i rader



Alvert Sollevis Elite och Frank Olssons Corvette



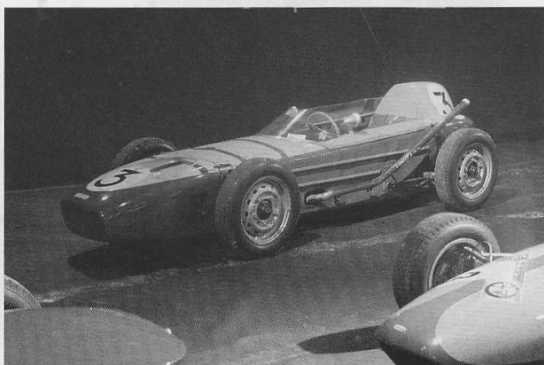
Standard så långt ögat kan nå



"DOC" pressar sig förbi Christer G



Familjen Hanssons Alfa, ny i GT klassen,
tillsammans med Nickes Porsche



Saabs Formel Junior utlånad av Saab-museet