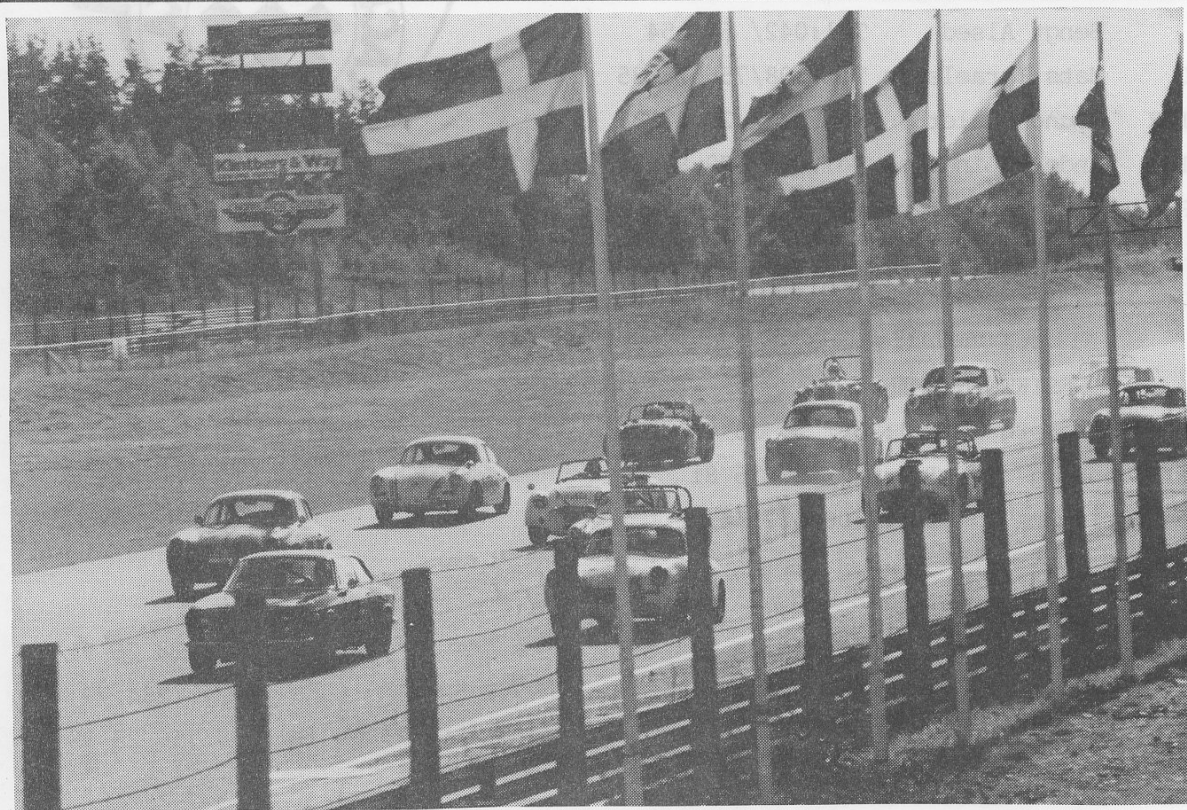


RUTFLAGGAN NR 2.1990



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 2037, S-162 02 Vällingby, Sweden



OBS!

DAGS ATT ANMÄLA DIG

INTERNATIONELLA DATUM

EM-serie:

13/5 Monza
27/5 Zandvoort
3/6 Brands Hatch
24/6 Monthlery
12/8 Nürburgring
19/8 Zolder
9/9 Most
16/9 Salzburgring

Steigenberger Cup

28/4 Paul Ricard
19/5 Spa
3/6 Brands
9/6 Nürburgring
1/7 Norisring
27/7 Silverstone
12/8 Nürburgring
26/8 Mantorp
2/9 Donington

ART. 10) QUALIFYING EVENTS STANDARDBILAR

PAUL RICARD	F	15 APRIL
ZANDVOORT	NL	27 MAY
NURBURGRING	D	12 AUGUST
OESTERREICHRING	A	26 AUGUST
VALLELUNGA	I	23 SEPTEMBER
SILVERSTONE	GB	29 JULY

Ovanstående datum är så klart preliminära och kan komma att ändras. Datum gäller i allmänhet söndag vilken brukar vara dag för huvudtävling, så det är nog bäst att infinna sig tidigare om man vill se det hela. Som alla ser så ligger tävlingarna på Nürburgring och Zolder bra till för den som vill ta lite längre semester, se under-teknads story i ett tidigare nummer av Rutflaggan. Tilläggs kan att VM för sportvagnar, alltså Mercedes o Jaguar m fl, körs på Ringen 19/8 enl uppgift, om nu någon vill dröja sig kvar i den trevliga luftkurorten Nürburg en vecka.

Ian N



1990 ÅRS CUP FÖR RHK - MEDLEMMAR

Liksom förra året kommer vi att köra en cup för historiska vagnar. Som det ser ut i dagsläget med oklarheter om sponsorer så har vi inget namn på cupen ännu. Föresättningsarna är som nedan:

- 1, Poäng erhålles endast av RHK-medlemmar.
- 2, De som för egen maskin tar sig över mållinjen får 5 poäng.
- 3, Ettan i varje KLASS får 10 poäng, därefter faller poängskalan med två enheter för varje placering efter ettan.
- 4, Eftersom de olika klasserna kör olika många gånger så kommer styrelsen utse en av de olika klassegrarna som slutvinnare i mästerskapet.
- 5, Vid varje tävlingstillfälle kommer priser att delas ut till KLASSEGRARNA, alltså inte som hittills till ettan, tvåan och trean i heatet.

Låt oss passa på och friska upp minnet med hur de olika heaten är uppdelade:

Heat 1, Gammelbilar A-D samt midgetracers 500cc

Heat 2, GTS samt nytt för i år: GTP samt sk 3:7or.

(Detta betyder att vissa bilar som tidigare kört i heat 5 nu kommer att köra tillsammans med GTS-vagnarna. Skälvtklart kommer de olika kategorierna bedömas var för sig.)

Heat 3, Standardvagnar fram till 1965

Heat 4, Formelvagnar fram till 1971 typ F3, FF och FV. Tillkommer dessutom F3 1600cc -73 samt andra formelvagnar av historiskt intresse fram till 1973.

Heat 5, En och tvåsitsiga racersportvagnar fram till 1965.

Heat 6, Innehåller kategorierna:

G 1966 - 1971

H 1972 - 1973

Dessutom äkta Grupp 5 till 1971 samt GT-vagnar 1966-73.

Exakt hur de olika klasserna kommer att delas in ber jag att få återkomma till i nästa utskick. Som riktmärke kommer vi att ha förra året, men med vissa små förändringar.

LÅT OSS HOPPAS att de medlemmar som inte bevistade årsmötet också anser att de nya heatens utseende är ett steg i rätt riktning. Styrelsens stävan har varit att åstadkomma så historiskt riktiga heat som möjligt utan att tumma på säkerheten. Att dessutom göra klassrepresentanterna tillfreds har inte varit det lättaste, men jag tror att alla ska vara svenskt lagom nöjda med både heatindelningar och körschema.

LÅT OSS OCKSÅ HOPPAS att alla som kör historisk racing förstår att Sverige är ett litet land. Det finns inte tillräckligt många aktiva och bilar för att varje klass ska kunna bära ett helt heat. Av den anledningen måste vi förstå att heaten blir blandade.

VARJE KLASS KÖR FÖR SIG även om det sker inom ramen för blandade heat - glöm inte det är ni snälla.

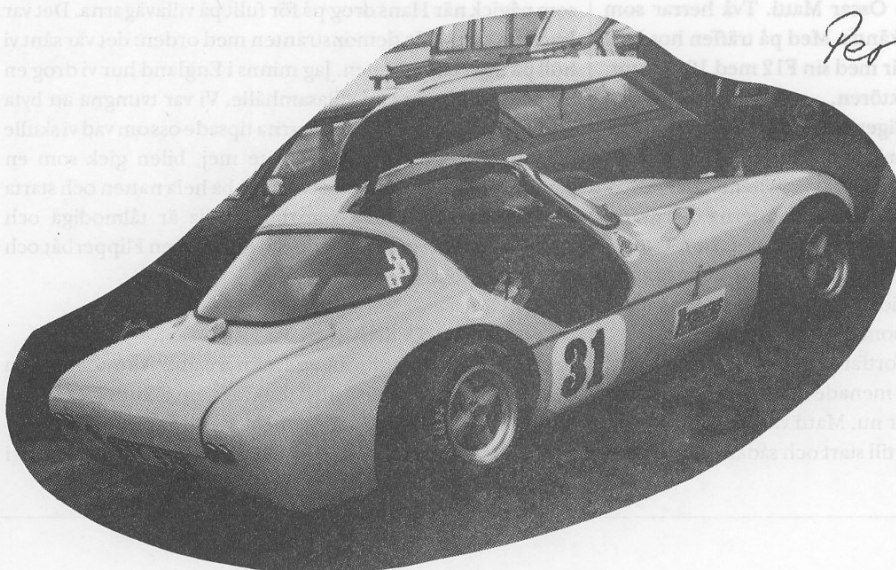


1990

OCH DU - glöm inte att kontakta våra besiktningsmän i god tid för att få den nya ID handlingen före den första tävlingen. I år kommer det att bli betydligt hårdare på denna punkt.

Efter denna förmaning kan det vara dags att presentera de körtillfällen som gäller för denna säsong. (Med reservationer för vissa ändringar utanför RHKS kontroll)

Datum	BANA							
7/4	Bromma	Fri träning för alla klasser						
28/4	Bromma			-:-				
19/5	Bromma			-:-				
Datum	Bana	A-D	GTS	STD	FO	1+2	G+H	
21/4	Sturup		X	X				
26/5								
27/5	Kinneb.			X	X			
9/6								
10/6	Falkenb.	X	X				X	
30/6								
1/7	Knutst.	Z	X			X	#	# = minst 10
14/7								
15/7	Järvsö	-----						
11/8								
12/8	Kinneb.	X			X			
25/8								
26/8	Mantorp		X	X			#	# = endast G
1/9								
2/9	Falkenb.		X			X	X	
22/9								
23/9	Anderst.	X	X	X	X	X	X	





Sådan var hans stil. Papp Isac vann 45 SM-tävlingar här i tröstkurvan.

ISAC *och* MATTI

två DKW rallylegender

TEXT & BILD: CA CARLSON

Solen sken den 10 oktober, en fantastisk höstdag och herr Bohlin vår eminente ordförande lyste ikapp. Han hade nämligen lyckats med konststycket att sammanföra Sigurd Isacson och Oscar Matti. Två herrar som verkligen gjort DKW bilarna kända. Med på träffen hos Lars Göran var också Hans P Zolnir med sin F12 med 102 motor, Åke Bredelius samt nya redaktören.

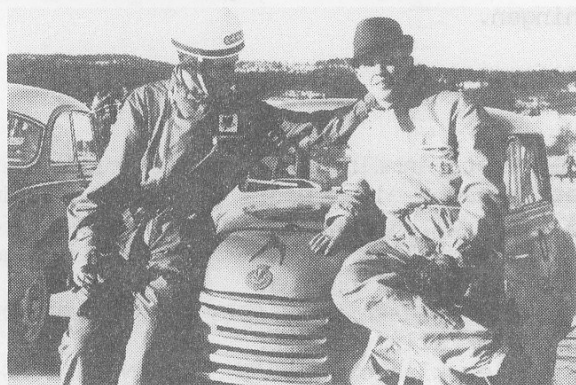
Isac och Matti trivdes verkligen och vid kaffebordet formligen sprutade historier och minnen. Det är ju 25 år sen det begav sig i tävlingssammanhang. Det var gyllene tider, DKW formligen sopade banorna med konkurrenterna och aldrig fuskades det. Snabbare bilar hade vi inte, men som Isac sa. Det gällde att ha rätt fart in i kurvan, parabolisk kurvtagning, bromsa upp och full acceleration ut. Alltså först ut, sen var det bara å åk på rakorna, precis som Stenmark gjorde.

Matti berättade att han fortfarande har banrekordet i Uleborg, men med ett leende menade han, det kanske beror på att man inte kör isbana där nu. Matti vann också i Boden i ett s.k. rövarhit med 35 bilar till start och sådana förare som

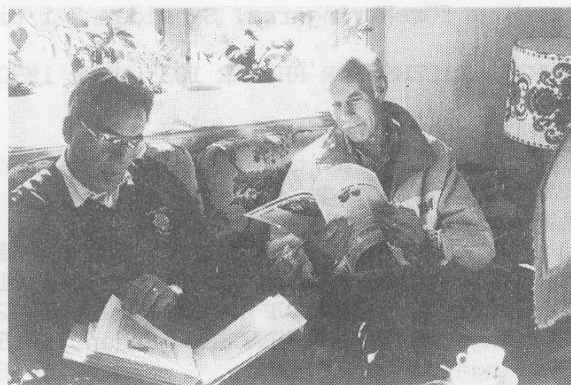
C G Hammarlund på Porsche och Timmo Mäkinen. Det är andra grejor nu sade Matti och Isac, när Hans visade sin trimmade F12 som lätt gör 170 km. Grannarna undrade nog vad som pågick när Hans drog på för fullt på villavägarna. Det var Isac som stoppade demonstranten med orden: det var sånt vi höll på med i ungdomen. Jag minns i England hur vi drog en hel natt på en väg i ett villasamhälle. Vi var tvungna att byta munstycken. Tyska fabriksförarna tipsade oss om vad vi skulle köra med, men det passade inte mej, bilen gick som en gammal SAAB, så det var bara att jobba hela natten och starta dan därpå. Engelsmän som bor i villa är tålmodiga och förstående. Idag drar Isac iväg på sjön med en Flipperbåt och två st 500 utombordare.

TYSKARNA PSYKADE.....

I ett rally körde Matti som andreförare åt tyskarna, rätt som det var skramlade det till i bakvagnen i kurvorna. Man undrade vad som nu satt löst, men det var rena psykningen - någon fabriksförare ville leka lite och hade lagt gatsten i



Isac och Björn poserar vid "Älgen"



Isac och Hans kollar gamla klipp i Bohlins album

bakluckan. Så kunde det gå till. Legenden Isac vann 45 SM titlar, roligaste segern kom 1960 SM i Vilhelmina, där han slog Erik Carlson på taket i båda heaten. Bilen hette "Älgen" och historien berättar att älgen bara stod där på vägen, Isac styrde undan, voltade 10 ggr och hängde upp och ned i selen och tittade i taket. På rätt köl igen och vinst i loppet, bilen döptes sen till "älgen", nu lär den finnas i Kalmar. Han är nog den enda som fått ut försäkringspengar vid vejning för älgmen så blev det. Matti har också hälsat på älgar, en hel flock. Bilen snurrade några varv och älgarna runt Matti var lika förvånade som han.

1600 LITER BENSIN

En kul historia och lite underlig också menade Matti. Vid Svenska Midnattsrallyt 1956 startade 3 st östtyskar med sina IFOR. Alla tre åkte av vägen i samma kurva och havererade i samma lada, helt otroligt. Matti vann loppet. "12 timmars" på Skarpnäck åkte Matti tillsammans med Sixten Gillmo, herrarna vann 1600 liter bensin. Man körde i två timmars pass med prispengar. Det var inte många som visste det - inte ens Isac kommer ihåg det. Däck gick det åt, efter 10 varv var vän-

ster fram helt slut. Man körde på SP Dunlopp, tyskarna ville att vi skulle byta till bältdäck, men det slog aldrig, blev bara vingligt minns herrarna. Greve Piper, en riktig värsting, ansåg sig oslagbar med sin topptrimmade SAAB. Det var isracing på Flaten och Isac vann. Saabgänget lämnade in protest, hela DKW bilen plockades ned inklusive växellådan. Men som Isac sagt tidigare, vi DKW:are fuskade aldrig, inget extra, bara tillåtna justa grejer.

Isac tror också att tvåtakt kommer tillbaka, det har ju inte bedrivits någon som helst forskning på området, men det är på gång. Att trimma en F1 till 1000 hkr är möjligt, tänk er om man fick använda det. På sjön är det ju nästan bara tvåtakt som gäller, så vi får väl se i framtiden menar Isac, som vunnit Roslagsloppet flera gånger.

Hans Zolnir passade på att bjuda in Matti och Isac till Bromma, där rallyveteraner träffas och utvecklar sina bilar idag. Det kommer vi att följa upp våren 1990.

Avslutningsvis kan meddelas att både Isac och Matti håller med Erik Carlson på taket om vad han säger om fyrtakt "Jäkla ventiläckel".

MEDELANDEN

Ett förslag som kommer lite då och då är att klubbens egen prisutdelning borde flyttas till någon tid och plats där flera av de aktiva har möjlighet att vara med. I år kommer det troligen att bli ett sådant tillfälle vid tävlingarna i ANDERSTORP den 22-23/9, där kommer samtliga klasser att tävla.

Man kan ha den gemensamma middagen på lördagen och prisutdelningen efter tävlingarna på söndagen. Detta är bara ett förslag, inget är bestämt i den här frågan men kom in med fler förslag.

ANGÅENDE FÖRSÄKRINGAR.

För er som inte känner till det är RHK med i MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET vilket gör att vi kan försäkra våra bilar till mycket låga premier. Att kostnaderna kan ligga på den låga nivån som dom gör beror på att de som har ett fordon försäkrat via MHRF/FOLKSAM är rädd om fordonet och inte utsätter det för några onödiga risker, på så sätt blir det mycket få skador och premien behöver inte öka på samma sätt som en vanlig försäkring.

Våra tävlingsbilar kan vi naturligtvis inte försäkra för skador som blir under själva tävlingen, men vi kan försäkra oss för skador som kan bli vid transporter till och från tävlingarna, samt vid utställningar. En stöld och brandförsäkring när bilen står hemma i garaget kan vara bra att ha. Det händer naturligtvis inte dej men du kan ju tala om det för någon annan som är med i RHK. (Tänk på detta Per)

Om din klubbkompis vill veta mer om detta kan han ringa till någon av oss som har hand om försäkringarna. Se sidan 2 i tidningen.

ANMÄLARLICENS FÖR RHK ÄR 103 UNDER 1990 !!!!!!!!!!!!!!!

ANMÄLNINGAR TILL TÄVLINGAR .

I detta nummer av tidningen kommer även de första anmälningsformulären till årets tävlingar, läs noga igenom dessa och om det är någon eller några tävlingar som du tänker åka så fyll i och skicka in det så snart du kan, det underlättar mycket för det nybildade RACINGUTSKOTTET som består av PER NORBERG och JAN TROMARK att i god tid få veta hur många som tänker åka vid de olika tävlingarna.

Tävlingarna på STURUP RACEWAY den 21-22/4 gäller klasserna GT/GTS samt STANDARDBILAR.

Tävlingarna i JÄRVSÖBACKEN den 14-15/7 gäller alla klasser.

Tävlingarna på MANTORP den 25-26/8 gäller klasserna GT/GTS /STAND.BIL /G-BILAR.

JÄRVSÖTÄVLINGEN är inte en tävling, utan mer en möjlighet att få visa upp oss för en lite större publik då vi endast får ställa upp med 20 bilar.

Vi hoppas att få återkomma 1991 med en helhistorisk tävling men då måste vi visa upp oss från våran bästa sida redan nu. Utifrån de anmälningar som kommer in måste det plockas ut ett tvärsnitt av vad historisk racing kan erbjuda idag, det kommer inte att bli något lätt arbete men måste dessvärre göras då inte alla kan erbjudas att köra.

STURUPTÄVLINGEN kan nog bli mycket rolig då banan är kort och kurvig, det borde kunna bli tät och spännande racing där även små bilar har en möjlighet att hävda sig, inte som på Anderstorp där det är tack och adjö på långa rakan.

MANTORPTÄVLINGEN kommer i år att köra en deltävling i STEIGENBERGER CUP och det måste bli en höjdare för oss som inte varit på de utländska banorna. En tanke vad det gäller GT/GTS samt STANDARDBILAR är att dessa kör på den korta banan för att på detta viset få en tätare racing. Då det säkert kommer en mycket stor publik kommer vi på detta sätt att köra där folket står och bjuda på mycket sevärd racing utan luckor på 800 meter.

ADRESSÄNDRINGAR.

Ni som flyttar måste anmäla detta till klubben, då ni i annat fall riskerar att missa något utskick om vi inte har rätt adress. Postverket eftersänder EJ B-post eller föreningsbrev.

Glöm inte att adressändra

GAMMELBILSIDAN

Klass A-D + F3 midget

Bakom ovanstående kryptiska rubrik döljer sig i huvudsak förkrigssport- och racervagnar samt den europeiska versionen av midget-racers.

Förklaringen till "A-D" är, enligt det internationella reglementet, att A står för bilar tillverkade före 31.12.1904, B = bilar tillverkade 1.1.1905 - 31.12.1918, C = bilar tillverkade 1.1.1919 - 31.12.1930 och D, slutligen, = bilar tillverkade 1.1.1931 - 31.12.1940. Till klassen räknas dessutom bilar tillverkade fram t.o.m. ca 1950, vilka ofta nog är lika bilar enligt D.

Under de senaste åren har i huvudsak deltagit bilar ur kategori C och D, samt några efterkrigsvagnar.

F3, för dem som inte känner till äldre betydelser, var en formel för små ensitsiga racervagnar med motorer på endast 500 cc. Denna formel gällde under åren strax före och efter decennieskiftet 1950. Biltypen blev populärt kallad "midget", och här i Norden fick den dessutom smek-namnet "halvpanna".

Eftersom både A-D-klassen och F3-klassen led av alltför få deltagare, och eftersom fartskillnaderna inte är så väldigt stora slogs de två kategorierna ihop, och man började köra i gemensamma heat fr.o.m. 1988.

Racen före 1988 hade visat prov på ytterligt varierande startfält, där A-D-vagnar blandades friskt med alla möjliga fordon upp t.o.m. V12:or av 1964 års modell. När därför Bengt Frelin på våren 1988 föreslog att den nya gemensamma A-D+F3-klassen skulle försöka köra under någon form av handicap-system mottogs idén med entusiasm, och handicap-starter har tillämpats sedan dess.

Hur ser det nu ut inför racing-säsongen 1990? Efter klassmöten och -kontakter ser summan av kardemumman ut att bli följande:

Nio eller tio F3-vagnar kommer att ställa upp plus sju säkra A-D-vagnar (3 C-vagnar, 4 D-vagnar).

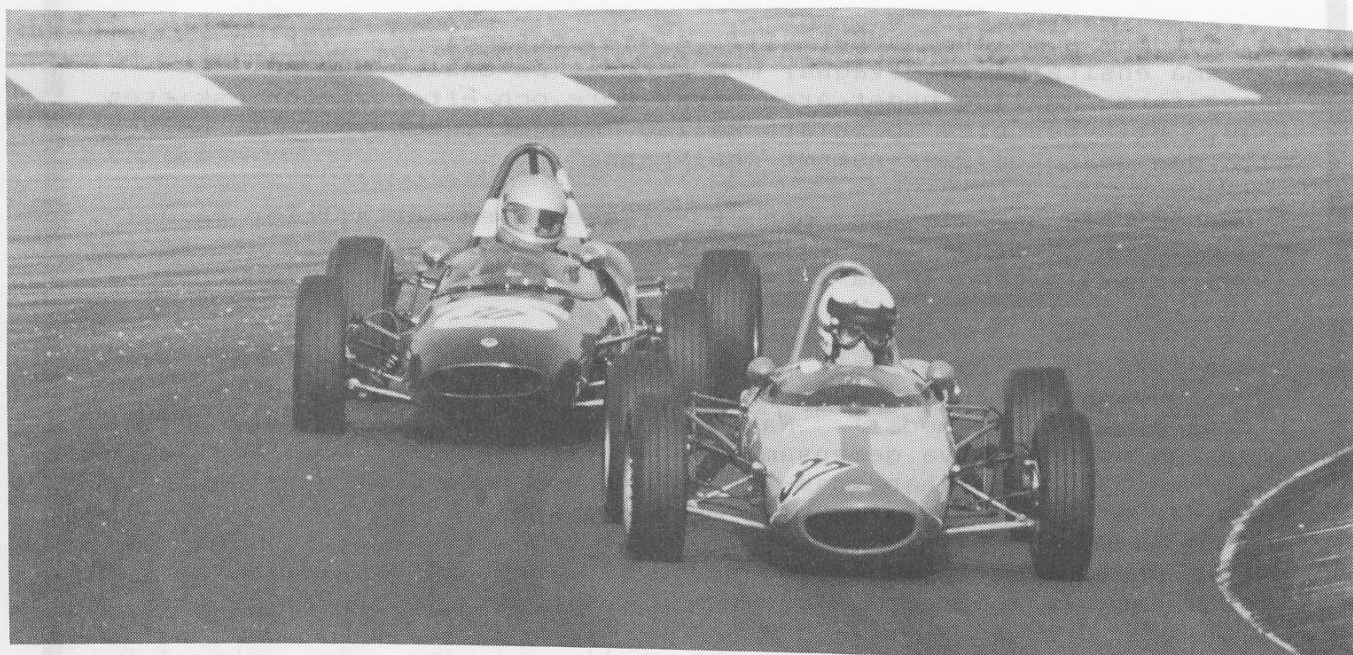
Tyvärr ställer två förare med D-vagnar, som deltog 1989, inte upp i år, men vi hoppas att åtminstone en av dem skall vara hygglig och låna ut sin vagn till betrodda chaufförer. Med fyra a fem korttillfällena och högre genomsnittligt antal deltagare per race ser 1990 ut att bli ett intressant historiskt-racing-år.

Handicap-systemet, som innebär att träningsstider bestämmer en omvänd startordning som teoretiskt skall resultera i att alla vagnar går i mål mer eller mindre samtidigt, har fungerat relativt bra. Svårigheter har i början varit att bedoma handicap-intervall mot bakgrund av olika långa och snabba banor. De samlade erfarenheterna från två säsongers racing har dock gett klassen goda tillämpningsmodeller som underlag för 1990 års racing.

Vi har från gång till gång fått signaler från kvinnliga presumtiva förare. Vi tycker att klassen och systemet med handicap passar salisynt bra för flickor som inte vill ge sig direkt in i de mest intensiva racingklasserna. Kom igen flickor! Ni är välkomna till oss! Och ni pojkar som kan låna ut en förkrigsvagn, släpp till eran dyrgrip till den säkraste av alla racingklasser!

MINA FEM ROLIGA ÅR MED 'LOLA'

År 1986 fick jag tillfälle att köpa en LOLA formula Junior av 1962 års modell av Åke Andersson, som hade påbörjat en total renovering och fått bilen att se riktig bra ut, chassiet var lagat, lackat och karossen i ordninggjord, återstod bara motor, växel-låda samt motering av bälten och brandsläckare. Motorn visade sig vara en 1600cc med crosflow kolvar och pre-crosflow topp, vilket resulterade i ett kompressions-förhållande av ca. 5.5 - 1. På tomgång lät det riktigt bra men orken saknades totalt. Utväxlingarna i lådan tillät mig endast att använda ettan och tvåan sedan var det slut. Vid kontrollräkning kom det fram att jag vid 8000 varv skulle hamna på 295 km/tim..



Efter en lång och kostsam inköpsresa till Mekka (England) kunde jag slutligen plocka ihop grejorna och ge mig ut på en bana. Jag hade då för det facila priset av 300.- hyrt hela Mantorpsbanan och började försiktigt treva runt banan. Gud vad allt hoppade, studsade, lät och kändes ovanligt. Jag längtade då en smula efter mitt engelska plåtkar av typen "MGA". Efter en sådär 15 varv var ett depåbesök på sin plats. Jag kollade olja, vatten etc. och bestämde mig för att plocka bort framhjulen och åka till en gummiverkstad för balansering. Vilken skillnad det blev, jag sparade åtskilliga kronor eftersom jag mentalt redan hade förberett mig för byte av hjullager, stöt-dämpare osv för att överkomma skakningarna i framvagnen.

Vid lunch uppenbarade sig 3 norrmän med sina road racing-maskiner de skulle tävla under helgen och ville träna lite extra. Sekretariatet hade dock informerat om att banan hade hyrts av mig, så för 75.- per skulle köpte dom in sig och vi samsades om banan. Dom skulle ut mellan hel- och halvtimme och jag tvärtom. Det gick jättebra eftersom jag vid nästa pass bara kom 3 varv innan jag dränktes i varm motorolja som rann ur främre packbox vid vevaxeln. Det blev sanering av mig, bilen och depån, sedan lastning och hemresa.

Trött och mör efter en lång dag försökte jag sedan summera mina erfarenheter det blev kort och enkelt :

SKITKUL !!!!!!!!!!!!!

1987 efter ett antal långa telefonsamtal med mina blivande konkurrenter och en massa goda råd åkte så Gia, Lola och jag iväg till Mantorp för den första tävlingen. Ja, dom andra tävlade och jag åkte efter och badade i olja som vanligt och vid chikanen gick ena oljeslangen till kylaren sönder och dränkte pedalerna och mina fina nya skor i olja. Swisch oj vad jag snurrade slog bakhjulet i räcket och krökte ett stag till hjulupphängningen. Vad kul det är att bogseras runt en racerbana ha ha. .
Väl tillbaka i depån, deppig som bara den, mötes jag av mina glada konkurrenter som genast gav sig itu med att fixa bilen. Staget rätades ut runt dragkroken på Tord's bil, slangen byttes och så var det klart.

I kort så körde jag ett tiotal tävlingar på 2 år och lyckades till allas förvåning köra sönder åtminstone en liten del på bilen vid varje tävling. Det hela resulterade i att jag blev korad till 1987 års :



"BAD LUCK CHAMPION"

1988 körde jag vid alla tillfällen som gavs i våran klass och tog mig även till tävlingarna på Nürburgring. Bilen började fungera bättre och bättre och jag vågade lite mer.

Inför 1989 hade jag, med viss hjälp av Kjell Wallin renoverat motorn och även kört bilen på rullande landsväg. Växellåden var på kur hos Uffe Svensson och nya däck hade JAG införskaffat alldeles själv. Mina trogna vänner Tord och Bruno hjälpte till med in-trimningen av alla små detaljer. Jag kom i mål vid alla tävlingar och förbättrade mina fjolårstider avsevärt. Även tävlingarna på Nürburgring och Zolder dit Formula Junior gänget hade dragit, gick bra.

Att jag sedan vid årets slut utsågs till SAC-CUP vinnare gjorde inte saken sämre.

Vi ses väl på banorna i år.

Horst



STANDARDVAGNSSIDAN

Inför 1990 ser det lovande ut för oss som kör standardvagnar, det kommer att bli fler möjligheter att få köra i år då vi har fått en inbjudan att köra på den nybyggda banan vid STURUP den 21/4. Då kommer även historiska GT/GTS klassen att köra där.

Det kommer att bli en publiktävling där även grupp A bilar samt Lady Opel kommer att köra. Tävlingarna kommer även att sändas ut via TV, förmodligen TV 3.

Det är helt gratis för RHK-are att köra där, men du måste skicka in din anmälan så fort som det är möjligt för det är bara 16 stycken som kan starta då banan inte är godkänd för fler bilar. RHK medlemmar har företräde om det visar sig att det skulle bli för många anmälningar.

STÖTFÅNGARE.

Stötfångare får monteras bort vid tävlingar på de SVENSKA banorna, men ska vara monterade vid fotografering och besiktning för ID handlingen. Detta är en nationell regel som inte alltid gäller vid tävlingar utomlands.

DÄCK.

Det som skrivits tidigare (rutflaggan nr 1) gäller fortfarande, har du några frågetecken så kontakta någon av besiktningsmännen.

KLASSER INGÅENDE I SERIEN UNDER 1990.

Dessa klasser gäller för STANDARDVAGNAR i SVERIGE under 1990.

Klass A Bilar byggda före 31.12.1961 oavsett motorstorlek.

Klass B Bilar byggda 1.1 1962 till 31.12.1965 0-----1000 cc.

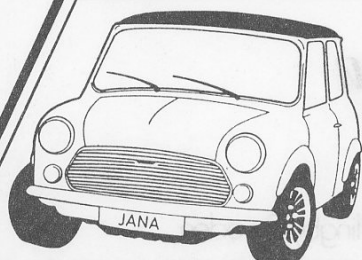
Klass C -----:-----1001-----1300 cc.

Klass D -----:-----1301-----2000 cc.

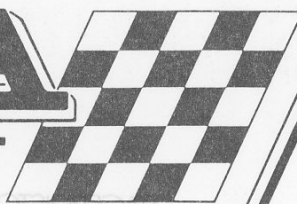
Klass E -----:-----2001----- cc.

Inför 1990 gäller att alla bilar som ska köra historisk racing i SVERIGE eller UTMOLANDS måste ha giltlig ID handling som är påskriven av klubbens besiktningsman samt stämplad av bilsportförbundet, några undantag från detta kommer inte att göras.





JANA MOTORSPORT



Reservdelar & tillbehör till MINI - Tel. 0171-514 66

LÅGA PRISER MED SNABBA LEVERANSER



**RESERVDELAR
och FÖRGASARE**



TÄNDSYSTEM



**KAMAXLAR
BMC A/B, FORD
OPEL, VOLVO, VW**



FÖRAROVERALLER 3-LAGERS NOMEX BALACLAVA.
HANDSKAR. UNDERSTÅLL. SKOR. STRUMPOR.
ELDSLÄCKARE MED KOMPLETT SYSTEM
STRÖMBRYTARE. FACET - EL. BENSINPUMPAR.
FILTER-KING TRYCKREGULATOR.
DZUS - FASTNERS. HUVLÅSSPRINTSATS. HUVFJÄDER-
SPÄNNARE. LÄDERHUV REM.

*BMC A-motordelar, broms och koppling, plåt
rep. bitar, tänd och el.delar, chassie, stötdäm-
pare och avgassystem. Allt i trimningsdelar.*

BUTIK: Vard 10.00-18.00, Lörd 10.00-13.00

Sköldvägen 9, Bålsta. E18 Stockholm-Enköping
Dragets industriområde.

POSTORDER

JANA MOTORSPORT

Box 164
198 00 Bålsta

Tel 0171-514 66
Fax 0171-585 90

Nästa nummer av RUTFLAGGAN räknar vi med att skicka ut till medlemmarna omkring den 1/4-90. Artiklar till tidningen måste vara oss tillhanda den 15/3 det gäller även annonser som du vill ha in till nästa nummer.

Det nummer av tidningen du läser just nu är bekostat av CASTROL AB, vilket betyder att de slantar som tidningen i vanliga fall kostar klubben, kan användas till att hyra en bana eller något annat som behövs för att det ska gå att genomföra de egna tävlingar som klubben ska arrangera under året. TACK FÖR EDERT STÖD FÖR DEN HISTORISKA RACINGEN I SVERIGE.

Matrial till detta nummer har vi fått av följande personer.

Ian NILSSON	Sid 3
Per NORBERG	Sid 4,5
HANS ZOLNIR	Sid 6,7
LENNART HAAJANEN	Sid 9
HORST BRUNING	Sid 10,11
CASTROL AB	Sid 15
STEN SUNDSTRÖM	Sid 16
PER HÅGEMAN	Sid 17,18,19

FOTON har vi fått lånat av
ELVA MOTORS KJELL/UFFE
JOHAN ÅLANDER
PER HÅGEMAN
HANS ZOLNIR
Vi tackar och bugar för detta.



När detta skrivs har regeringen avgått och BANKERNA öppnat, så om du inte betalat medlemsavgiften ännu så betala den så fort du kan, det är lättare att planera för verksamheten när man vet vilka pengar man har att röra sig med. Om du förlagt inbetalningskortet så har du adress och postgironummer på sidan 2 i tidningen.

Racer Historiska Klubben

RACERHISTORISKA KLUBBEN, Box 2037 S-162 02 Vällingby, Sweden.

Racerhistoriska klubbens tidigare ordförande RICHARD CEDERLUND fyller 70 år den 27/2. Richard är numera president i RHK och den man alltid ser vid alla tävlingar runt om i landet. RHK vill på detta sätt gratulera dig på din 70 årsdag och tacka dig för alla de gånger du hjälpt till vid prisutdelningar mm,mm.

RHK vill även gratulera ett par juniorer som fyller 50 år i dagarna, det är BJÖRN BERLIN som de flesta av oss sett fara fram på banorna i sin röda OSCA, samt BENGT ODELFORS som vi såg i Roger Grimborgs Cortina på 2 timmars i Karlskoga.

GRATTIS ALLA STORA OCH SMÅ GRABBAR ÖNSKAR VI ALLA I RHK.

RHK önskar samtidigt nedanstående nya medlemmar välkomna och hoppas att vi snart ses ute på banorna runt om i landet.

Namn	Adress	Post nr	Postadress	Tel. hem	Tel. arb	Nr.
BOHLIN LENNART	MORGONVÄGEN 1	175 40	JÄRFALLA			375
EKLÖW FRED S	KALLSKÄRSGATAN 4 4 tr.	115 33	STOCKHOLM	08 - 662 54 61	0762 - 202 50	371
GULLIKSEN GUNNBJÖRN	FÄGERLIA 5	N 3055	KROKSTADELVA			367
JANSSON BJÖRN	GNEJSV. 6 IGELFORS	612 00	FINSPONG	0122 - 722 34	0151 - 701 70	373
LAGMYR PETER	SVARTA VALSTA	611 93	NYKÖPING	0155 - 203 70	0155 - 103 33	369
LÖCHEN SVERRE	BJÖRNEBERSTIEN 37	1349	RYKKIN	02 - 13 32 86		365
NYMAN JUSSI	GÄRVKROKSVÄGEN 3	133 36	SALTSJÖBADEN	08 - 717 20 92	08 - 23 00 80	370
OHLSSON SUNE	BOX 3334	162 03	VÄLLINGBY			374
TEJBY LARS ÅKE	PL 2102	610 55	STIGTOMTA	0155 - 277 67	0155 - 302 63	372
WALLIN KJELL	BRÄNNKYRKAGATAN 28	117 22	STOCKHOLM	08 - 44 75 75	08 - 773 17 17	366
WESTERLUND ULF	ELLEN KEYS GATA 69	126 64	HÄGERSTEN	08 - 97 83 07	08 - 773 17 17	368

RHK VILL HÄLSA 2 NYA STYRELSEMEDLEMMAR VÄLKOMNA I STYRELSEN FÖR RHK.

JAN TROMARK som nog de flesta av oss känner som speaker på banorna runt om i Sverige. ANDERS FREDEN som vi har sett på banorna med sin Cooper FJ under årens lopp.

Du bör vara lite försiktig om du står i begrepp att köpa ny racingmundering då det som gäller utomlands är 3 lagers, normalt brukar vi vara ett eller två år efter så det kommer nog till oss inom en snar framtid.

Kom ihåg att för 1990 måste ALLA bilar som tänker tävla i SVERIGE eller UTOMLANDS ha klara ID HANDLINGAR. Det tar 20 minuter att fylla i handlingarna som sedan följer bilen genom dess aktiva tid som HISTORISK tävlingsbil. Om du kör 5 tävlingar per år i 5 år så har det tagit 48 sekunder per tävling, inte mycket va. Det är det värt.

Allmän info från tekniksidan

STÖRTBURAR: Från 90.01.01 kommer inga NYA klassningar av aluminiumstörtburar att godkännas.

Från 92.01.01 är det TOTALFÖRBUD MED ALUMINIUMBURAR. Det innebär att de som har aluminiumburar i dag måste byta till STÅL inför 1992 års säsong.

STÖRTHJÄLM: FISA har kommit med en bulletin som innebär att i princip alla hjälmar skall bytas till 1991. Två typgodkännningar kommer endast att accepteras. SBF har ännu inte tagit beslut i frågan men det verkar som att SBF kommer att följa FISA-beslutet då det är en huvudfråga.

Katalysatoranpassade oljor som ger ökat motorskydd och skonar vår miljö.

Redan 1986 presenterade Castrol som första företag i Sverige katalysatoranpassade oljor för förbättrad miljö. Castrol hade på ett tidigt stadium förutsett spridningen av katalysatorer. En intensiv forskning under flera år i Castrols laboratorier resulterade i en serie helt nya oljor anpassade för katalysatorer och samtidigt mötande motorfabrikanternas allra senaste smörjkrav. Dessa högklassiga oljor har nu förbättrats ytterligare.

NU API SG

Hittills har kraven gällt enligt klassifikationen API SF. Castrol har nu introducerat oljor som även uppfyller de nya kraven API SG. Castrol motoroljor enligt API SG ger bättre slamkontroll – renare motor och förbättrat skydd mot slitage.

KATALYSATOR-ANPASSADE OLJOR

Konventionella motoroljor kan sakta men säkert sätta ner katalysatorns kapacitet. Castrols forskning har gett som resultat katalysatoranpassade oljor. Det ger en årlig chans till friskare luft och renare miljö.



Formula RS 5W/50

är en helsyntetisk olja med mycket goda egenskaper också när motorn arbetar extra hårt. Oljan du väljer både sommar och vinter vid husvagnskörning, motorvägskörning och rally. Formula RS 5W/50 har extremt goda kallstartsegenskaper. – För bensin eller diesel, med eller utan turbo, med eller utan katalysator. API SG/CD.

Castrol GTX3 15W/40 och GTZ3 10W/30

ger utomordentlig smörjning och renare motor. De är de rätta oljorna för ny eller gammal bil, bensin eller diesel, med eller utan turbo, med eller utan katalysator. API SG/CD.

Castrol

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



Castrol finns hos ledande bilverkstäder, tillbehörsbutiker, samt hos  bensinstationer.

Midget Racing

debuterar i Sverige

Vad är midgetracing? Trehundrafemtio kilo blod och järn, ettriga motorer, rattar hållna av hårda pojkhänder, sammanbitna förare som knappt får plats i de obetydliga sittbrunnarna, fart och kraft inpressade i det tunnaste plåtskal, doften av bränd olja och ett vilt tempo. Det är midgetracing!

(TfA:s julnr 1943, där midget-racingen presenteras i en spännande och färfylld artikel).

Det har gått över 3 år sedan dess. Hade inte kriget stått hindrande i vägen skulle vi för länge sedan haft nöjet bevittna de första svenska midgetracingloppen. Men nu har vi i alla fall kommit så långt att den första karran klarat sig igenom skärselden. TfA:s utsände skriver i dag om evenemanget.

Söndagen den 5 maj axlade vi kame-raväskan med inliggande kamera och satte i det mulna vårvädret kurs mot Karlberg för att beskåda, fotografera och provköra den första tävlingsdugliga midgetracern i Sverige.

Ett ettrigt motorknatter av växlande intensitet hälsade oss välkommen. Motorljudet och den lilla vagnens framfart bidrog till att frammana behagliga associationer från gångna tiders glansfulla fartfester. När vi anlände pågick "inkörning" med en mycket ung förare som med finess och skicklighet rattade midgeten runt en improviserad bana ute på de ojämna fälten.

Midget, ja, denna vagn är en av de minsta jag sett. De viktigaste data lämnas här nedan.

Hjulbas	1,93 m
Spårvidd	1,10 m
Längd	2,5 m
Bredd	0,60 m
Höjd	1 m

Hjul: 4 st 16" lågtryckshjul. (Så snart större hjul finns att tillgå är det meningen att använda sådana.)

Motor 1000 cm³ Harley Davidson, tvåcyl. motorcykelmotor.

Differential saknas och båda bakhjulen är fast förbundna med bakaxeln.

Bromssystem: En broms verkande på bakaxeln, i övrigt inga bromsar.

Framhjulen är avfjädrade medelst två enkla, tvärställda bladfjädrar utan dämpare, bakhjulen avfjädras medelst korta långsgående bladfjäderämnen.

Kopplings- och gaspedal är normalt placerade inne i

vagnen och växelspaken sitter utvändigt efter vagnens vänstra sida. Å den högra sidan sitter utvändigt monterat bromshandtag (spak).

Konstruktör är herr Olle Bergström, Alviksvägen 21, Äppelviken.

Nu var det alltså konstruktörens tur att visa vad karran kunde prestera och det var en hel del... Trots den ojämna marken pressade han vagnen på rundbana till en hastighet som uppskattningsvis höll sig betydligt över 50 km/strecket och det var sannerligen ingen

dålig prestation under för handen varande omständigheter! Efter den uppvisningen erbjöds undertecknad att dra på huvan och åla ned i sittbrunnen. Oh boy! In med trean och så

Motorn är en 2-cl. Harley Davidson, som köpts i ett skrotupplag för 75:— kr. För att sätta den i brukbart skick igen gick det på i rena kontanter ytterligare 125:—. Det är meningen att motorn ska överbyggas med plåt och ett kylflötsintag kommer att ordnas ungefär som på en flygmaskin. Grabben vid ratten heter Anders Åström, som med sina 14 år torde vara en av Sveriges yngsta racerförare. Det är unge Åströms fader, innehavare av Svetsningscentralen, som möjligen gjort det snabba bygget.



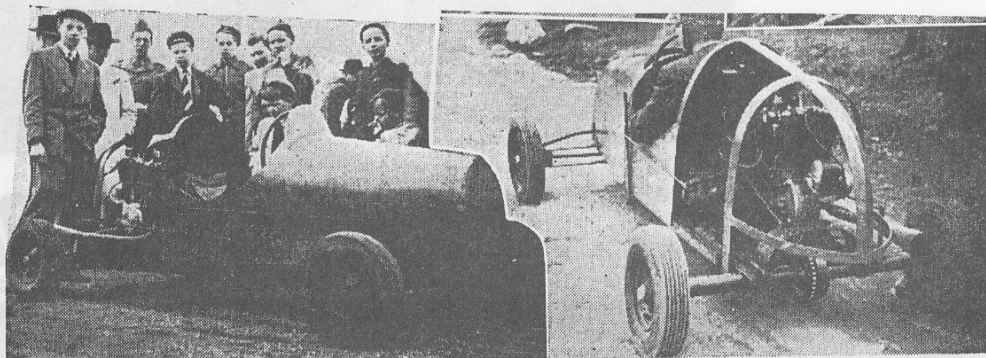
Midget-racing, sporten för Sveriges unga stål män, har en entusiastisk förespråkare i Olle Bergström, Stockholm. Han har naturligtvis själv byggt sin kärna, som här just rusar ut ur en kurva på det gropiga Pampas. Farten uppskattas till ca 60 km/tim, men på rak väg har provvagnen varit uppe i 100 km/tim.

flygande start. Karran var mycket följsam och lättstyrd, även vid förhållandevis höga hastigheter och kurvtagningsegenskaperna var imponerande. Dock gav fjädringen en hel del i övrigt att önska, på banans gropigaste delar verkade det närmast terrängkörning med lätt stridsvagn. (Forts. på sid. 29).

Herr Bergström tror fullt och fast på midgetracing som tävlingsform och han har bildat Svenska midgetracerklubben som ska hålla ett stall med 10 till 12 vagnar. Anmälningar mottages av hr Bergström direkt, men TfA står också gärna till tjänst med förmedlandet av kontakten.

Först och främst ska fastslås att midgetracing är en mycket fascinerande och "nervpirrande" sport, vilket man även har kommit under fund med i USA, som ju är denna sportforms hemland. Det bör dock påpekas att denna gren av racerkörning är ganska riskfylld, varför jag skulle vilja peka på en del säkerhetsåtgärder som bör vidtagas. Vagnarna måste absolut ha ett effektivt, å minst två hjul verkande bromssystem! Förarna bör vara fastspända med seldon liknande dem som används i alla flygplan. Denna fastspänningsanordning i kombination med kraftiga kapoteringskydd kan vid en eventuell vurpa rädda förarens nacke!

Höbyl.



Under provturlarna ute på Pampas blev bilen mycket populär och vi skulle gissa att det är många som tar chansen att bli medlemmar i den nybildade svenska midgetracingklubben. Men även här gäller det att komma bland de första.

Grand Prix de l'Age de d'Or, 24 et 25 juin 1989.

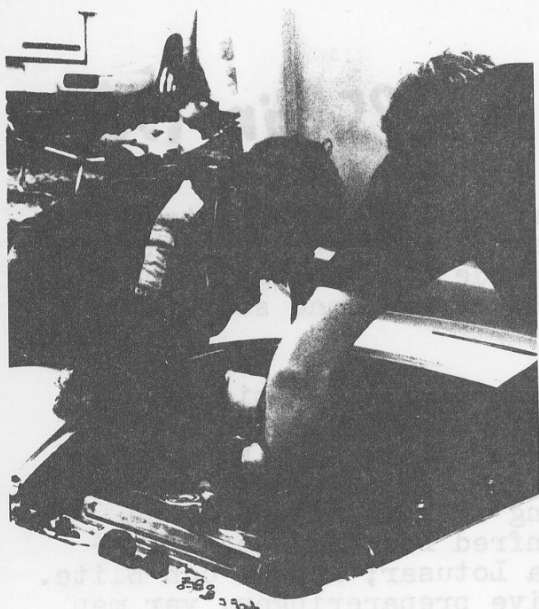
1989 års historiska race på Montlhérybanan utanför Paris kolliderade åter med den svenska midsommaraftonen, så tyvärr var det lika glest med svenskt deltagande som vanligt. Förutom Tommy B. medföljde Anders Ek och undertecknad som hjälpreder.

När vi väl kommit fram på fredagmorgonen visade det sig att att det var rejält kyligt för årstiden; under 10°C, så det var inte utan att man önskat att man var hemma. Men det blev långsamt varmare framåt middagstid. Besiktningen beredde inga problem heller, och det var ingen träning förrän på lördag, så vi var "lediga" resten av dagen. Manfred Bode hade också anlännt och parkerat bredvid oss med sina Lotusar; Eleven och Elite. Eliten var "ny" för året, och inklusive prepareringen, var man uppe i 350.000-400.000 DM om man fick tro mekarna. Usch vad dyrt! Men Bode har sinne för kvalitet, och således kunde vi göra dem sällskap på kvällskröken till en alldeles utmärkt restaurant i närheten av banan. Mmmm! Vi övernattade i Bodes M-B-buss, eftersom de själva bodde på hotell.

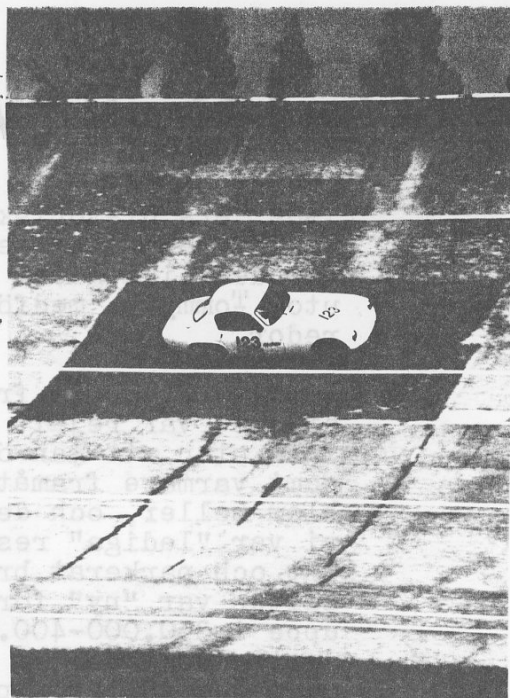
Lördagen bjöd på två träningspass för varje klass, varav det sista räknades för startuppställningen. Tommy körde några rundor i det första passet, men när han kom in i depån så rasslade det litet under ventilkåpan. Vad var det nu? F-n också, det visade sig att en ventilijsader gått av, men turligt nog är där dubbla fjädrar, så det blev ingen kolv och ventilsallad, men fjäderna måste givetvis bytas, men "naturligtvis" hade vi ingen med i reserv. Tur igen; Manfred Bode hade flera med sig, så vi fick låna av honom. Problemet var bara att det var endast 1 1/2 tim. kvar till tidsträningen som var obligatorisk, och vi skulle aldrig hinna lyfta toppen. Det fick alltså bli ett "demon tweek" meddelst en böjd skruvmejsel genom stifthålet efter det att kammen lyfts av och knastrarna tagits av. Så dit med den nya fjädern, knaster, tryckare och kamaxel. Och så på med drev och kedja, men motorn gick inte att dra runt. Den satans kedjan hade hoppat, så vi hade tur igen att vi inte försökte starta motorn direkt. När kedjan väl bänkts rätt och kåpan satts på, gick motorn lika kärnfriskt som tidigare, och Tommy var snabbast i 1300 cc klassen före John Hugenholtz och Jean Pierre Carre, alla i Lotus Elite, samt Denis Welch i en Ginetta G4. Bode hade av misstag fått i backen i sin Elite, så det blev slutet för den ZF-lådan och även hans Montlhérydeltagande med den bilen.

Maurizio Innocente var snabbast i GT 21. med sin Elan före resten av Elanerna, och sedan kom resten. Två Porsche 911 sags för första gången som historiska GT-bilar, men hade svårt att hävda sig mot riktigt preparerade Elaner. "Förritiden" var det väl tvärtom vill jag minnas. Vi fick också höra att det var litet "gurgel" med Innocentis anmälan som skulle ha kommit in för sent. Men det var nog inte så farligt.

Resten av dagen kunde man kolla vilka som kommit. Där var tre engelsmän med F-3 500 cc. Intressant här var Mark Linstones Emeryson som var framhjulsdreven! Paul Samuels från Australien var också här med sin fina Lotus 15 med 2,5 l motor. I ett tält hade man ställt upp en massa DB-monoposto, och en av förarna Claude Berton hade samtidigt vernissage där på en massa racingkonstverk. Man hade litet vidning där också, så vi passade på att snylta litet. Där var ett annat större tält också, där det



Brorsson i färd
med att byta ut
den trasiga ventil-
fjädern t.v.,
och uppe på
Montlherybanans
dosering med
reparerad Elite
t.h. Paul Belmondo,
som till filmskåde-
spelaren J.P.B.,
nedan



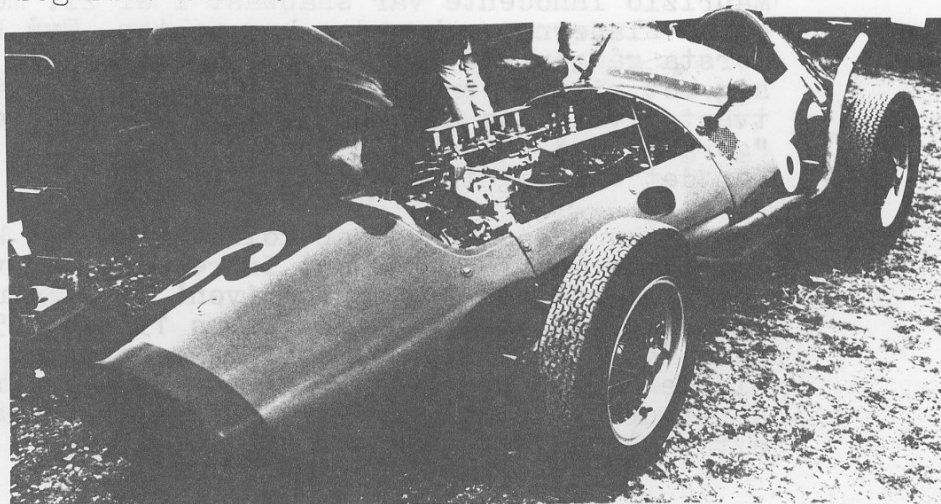
var mest schweizare som vi slog oss ner vid ett bord för att diskutera vedermödorna. En hel del av dem har ju Elaner, och Innocentis sena anmälan diskuterades, men alla var säkra på att han skulle få starta, utom Fredy Kumschick som var helt säker på motsatsen. Det må vara hur som helst med den saken, huvudsaken var att vi fick serverat oss en riktigt hygglig middag.

På söndagen började man med förkrigsbilarna, och Jost Wildbolz hade ingen svårighet att vinna med sin gröna ERA. På andra plats kom James Berggren i en Bentley 4,5. Enligt programmet från Schweiz. Det visade sig att det var en f.d. Malmökill som hade amerikanskt pass, men bodde i Schweiz, där han var vice President i Nestlee. Så vi var alltså inte helt ensamma som svenskar, trots allt.

I FISA-Trophyracet hade man monterat in en TV-kamera i Paul Samuels bil, men det var inte till mycket nytta då motorn gav upp andan redan efter ett par varv. Självt fick jag hjälpa till som "puttare" till 500-orna.

Så skulle då GTS 2.000 cc köra. Skulle Innocenti vara med? Vi var ju intresserade eftersom han var allvarligaste konkurrent om EM-titeln. Bilarna samlades till den runda uppsamlingsplatsen, men ingen Innocenti syntes till. När de rullade ut till start syntes fortfarande ingen Innocenti. Då hade han tydligen blivit förbjuden att starta. Om jag inte minns fel blev det nu schweizaren Plinio Haas i en Lotus Elan som tog hand om segerblomstren.

Stephen Griswolds
Maserati 250 F som
kördes av Jean Behra
på Monza 1957. V-12
motor med dubbel-
tändning, och en tänd-
spole till varje stift.
Några av de 24 spolarna
skymtar längst bak i
motorrummet.



Nu var det dags för Tommy. Det var stor uppståndelse vid uppsamlingsplatsen med en massa TV-folk. Paul Belmondo, som till filmskådespelaren Jean-Paul Belmondo ställde upp i loppet med en René Bonnet Djet. Gick det inte en sådan här i Sverige för 10-15 år sedan? Jag hade sett att vid starten hade man en skyltbärare som gick framför startfältet med 30 sek-skylten, och när denne precis lämnade bankanten, då gick starten. Jag meddelade Tommy detta, och faktiskt fick han en riktigt bra start. John Hugenholtz, däremot, blev rejält tagen på sängen, och släppte kopplingen vid för lågt motorvarv, så den stannade med ett ryck, och rasade samtidigt växellådan. Denis Welch blev instängd bakom holländarens strandade Elite, och fick släppa förbi nästan hela startfältet. För Tommy blev det mest en start-måltransport med J-P Carré på "behagligt" avstånd bakom. Welch avancerade till 3:e plats med Ginettan men hade tur då ett förbränningsrum "lyfte" i sista svängen, och han kunde rulla i mål. Belmondo fick finna sig i att varvad av Tommy, men Djeten var nog inte den snabbaste. Sedan blev det blommor och ärevarv i Maserati för Tommy. Hela tävlingen gick f.ö. i Maseratis tecken.

I den stora GT-klassen vann Bernard Peruch i en AC Cobra före hela armadan av Ferrari GTO och 250 GT SWB, Austin Healey och modifierade Jaguar E-types.

Förutom alla mästerskapsloppen kördes också en del andra lopp, såsom för enbart Lotus 7, ett Maseratilopp, ett D.B. lopp, standardvagnar m.m. I standard hade tysken Uwe Schaper varit näst snabbast med sin Volvo PV, men han hade förstas Weberförgasare och extraktorgrenrör som väl inte är klassat, men det var ju snabbt ändå, eftersom här var en mängd Lotus Cortinor och Alfa GTA, som ju har dessa attribut som standard. Nu gick vevaxlen av så det blev ingen tävling för honom, och tråkigt nog så delade han inte på motorn så att man kunde se om den verkligen bara var på 1800 cc. En annan intressant deltagare här var den gamle räven Henri Greder i en Ford Mustang.

Ja det var väl vad vi hann se innan vi vände kosan hemåt. Nu är frågan om det inte finns fler svenskar som är beredda att "offra" midsommarhelgen. Ja, förstås, tillfälle att "fira" på ett eller annat sätt finns ju alltid i Paris

Per Hågeman

*En av brand- o räddnings-
bilarna på Montlhéry.*



KÖPES:

BMC Cooper S motor eller delar till en sådan.
Fred eller Johan 0762-20250

M.B. 220 SEB Reservdelsbil, även endast delar.
Bengt Bengtsson 08-7390902

Trimdelar till BMW 700 Sport Coupé.
Gia Israelsson 08-7327233

Till Lotus Europa, indredningsdetaljer, framruta osv.
Per Norberg arb. 08-585460, hem 08-7140401.

Stor generatorremskiva till Saab Sport. Tändstift:
Champion UK16-V.
Magnus Nilsson Arb 0520-86320, Hem 0521-60956.

5 Växlad Hewland låda till min Lola FJ.
Horst 08-7327231.

Till Lotus Cortina MK 1 -65, motor samt växellåda även
defekta samt i delar.
Mats Israelsson dag 08-7563915, kväll 08-7562835.

Släpvagn till Hundkoja (att köra den på).
Johan Alander 0760-38073

Till Fiat: Lättmetallfälgar, kolvar 124 Coupé 9,8 : 1.
Växellåda 124, 132 5 vxl., kolvringar Fulvia 1,3 std.
Anders Hofverberg 046-121419.

SÄLJES:

Lancia Fulvia Rally Coupe 1,3 -68. Röd svart inr., alu-
dörrar o luckor, fin och hel bil, ny motor. Div. delar till
Lancia och Fiat. Trimdelar, packn. sats, lager osv..
Anders Hofverberg 046-121419

Formel Vee, VEEVA, hyggligt renoveringsobjekt. 8000.-.
Mats Israelsson dag 08-7563915, Kv. 08-7562835.

Aston Martin DB5, Vantage motor. Renovering påbörjad. Ring
för mer info.
Magnus Nilsson arb. 0520-86320, kv. 0521-60956.

DKW F8, 1939. Ram m. papper och mkt delar bortslumpas för 3200.- eller h.bjd.
MC NSU Konsul 350cc., 1951, toppskick, 20.600.-.

Blanka Fuchs följar till Porsche 911, 2 7x15, 2 8x15 med eller utan dubbdäck.

Litteratur: "Car Maintenance series, Jaguar Cars, a practical guide covering all standard production models from 1946" av C.L. Vandiest från 1961. "Jaguar service manual for all models 1946-48" nytryck av Autobooks Ltd från början av 60-talet. "Service manual Jaguar XJ6, 2.8 ltr, 4.2 ltr". Original verkstadshandbok från 1972. "BMC Minis, Maintenance, Tuning and Modifications" av David Marshall/Ian Fraser från 1965. Allt detta säljes eller bytes mot Mercedes litteratur. Vidare finns ett stort antal Porsche böcker och kompl. årgångar av Porsche Club Sveriges Tidning "Porscheägaren", Porsche Club of Americas Tidning "PANORAMA" och hela utgåvan av P.C.A.'s "Upfixing der Porsche".
Bengt Bengtsson 08-7390902

Ockelbo Sports/Racing Car. Byggd 1956 och reg.besikt. samma år. Perfekt kaross på TRIUMPH chassi med skivbromsar, 4-cyl TR Motor på 160 hk.
Kenneth Andrén 08-535776 eller 08-6136800.

Volvo Amazon Sport 1959 renoveringsobjekt. Som ny invändigt, aldrig rört tidigare. Rostig kaross men mycket bra mekaniskt. pris 3500.-
Volvo PV sport 1964 röd. Ej beskitigad, lite rostjobb, allt original. Pris 7500.-
Eric Thorsell 0224-20402
Johan Alander 0760-38073

BYTES:

Simca insugningsrör 2x36 DCNF mot vad som helst.
Fiat Uno 70sl 1988 3700 mil, Garantipaket, 1 år mot Dragbil.
Anders Hofverberg 046-121419

LITE OM VARA PRISER (POKALER)

Det där med racing, framför allt historisk är jättekul. Att sedan komma så pass långt fram att man får pris är underbart. Att kliva upp på podiet är himmelriket. Känslan att sedan ta emot en pokal är obeskrivlig Men nu en enkel fråga, varför måste våra priser vara så fula, ja det var för snällt sagt, så in i h...ete fula.

Kan inte någon ta och titta på MGCC och SVKG's tennmuggar. Inget smäck bara enkla tennmuggar som går att använda.

av en historisk gräsrotsentusiast.

Horst

OBS!

DAGS ATT ANMÄLA DIG

OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS

Dessa tre tävlingar är alla STORA publiktävlingar därför MÅSTE anmälningarna skickas in före den 25/3 - 90 för att vi ska ha möjlighet att planera så att det hela ska fungera. Det är bättre att anmäla sig, för att sedan avanmäla sig om man ser att man ej hinner få klar bilen. Då vet vi iallafall hur många som vill åka. ALLA ANMÄLINGAR SKA SKICKAS TILL PER NORBERG MORÄNVÄGEN 7 131 41 NACKA.

Biltävling på Sturup Raceway 21 - 22 april 1990

INBJUDAN OCH TILLÄGGSREGLER

KAK/S har härmed nöjet att inbjuda till tävling på Sturup Raceway 21 - 22 april 1990 enligt följande tillägsregler:

TILLSTÅND

Tävlingen anordnas i full överensstämmelse med FISA:s internationella och Svenska Bilsportförbundets (SBF) nationella tävlingsreglemente samt dessa tillägsregler, vilka är granskade och godkända av SBF, samt sådana slutinstruktioner som kan komma att utfärdas före tävlingens början. Tillståndsnr Ra 19.

TYP AV TÄVLING

Internationell och nationell racingtävling för bilar på permanent racingbana.

BANA

Tävlingen körs moturs på Sturup Raceway. Banlängd: 1,1 km. Banbeläggning: asfalt.

ORGANISATIONSKOMMITTÉ

Ordförande: Leif Tillberg
Ledamöter: Boo Nilsson, Lars-Erik Petersson, Anders Onsmar, Börje Jönsson.

TÄVLINGSLEDNING

Tävlingsledare: Boo Nilsson
Bitr. tävlingsledare: Leif Tillberg
Tävlingssekreterare: Einar Olsson
Tävlingskassör: Maj-Britt Jönsson
Chefstekniker: Lars-Erik Petersson

UPPLYSNINGAR OCH TILLÄGGSREGLER

erhålls genom KAK/S, 040-45 64 01.

TELEFON OCH TELEFAX

Återbudstelefon: 040-45 64 01
Telefon till banan under träning och tävling: 040-50 00 01
Telefon (övrig tid) och telefax: 040-45 64 01

DOMARJURY

Förbundsdomare och ordförande: Bo Runbjörk
Övriga ledamöter: Lennart Nilsson, Lars Carlstedt
Besiktningskontrollant: Lars-Erik Petersson

START- OCH MÅLDOMARE: Kjell Strandberg

PRESS- SERVICE

Presschef: Björn Olsson
Telefon: 046-47 077, 010-47 53 26
Telefax: 040-45 64 01

KLASSINDELNING

KLASS 1 Historiska GT, GTS, GTP, 3:7

12 v., 13,2 km, internationell

KLASS 2 Historisk salonracing

12 v., 13,2 km, internationell

KLASS 3 Opel Lady Cup

12 v., 13,2 km, internationell

KLASS 4 Volvo Original Cup

10 v., 11,0 km, nationell

KLASS 5 Grupp A

20 v., 22,0 km, internationell

TÄVLINGEN ÄR ÖPPEN FÖR alla som har giltig förarlicens för respektive klass.

AVLYSNING av hela tävlingen eller viss klass kan ske om för få deltagare (10 st) anmält sig.

Medlemmar i RHK betalar ingen startavgift, det bjuder STURUP RACEWAY på. Om någon av de HISTORISKA klasserna skulle få för många deltagare äger RHK medlem företräde.

ANTAL DELTAGARE under träning och tävling är i enlighet med banlicensen. Arrangören äger rätt att maximera antalet i varje klass.

TIDSSHEMA för ankomst, besiktning, träning, förarsammanträde, testpass, tävling etc sändes som bilaga till startbekräftelsen.

ARRANGÖRS/SPONSORREKLAM kan förekomma i alla klasser. Bilens anmälare skall anbringa reklamen enligt anvisningar som ges vid utdelning av reklammaterial.

FRIKÖP FRÅN REKLAM kan ske mot kontant erläggande av SEK 1.000:-. Den som friköper sig avsäger sig samtidigt alla anspråk på prispengar.

TÄVLINGSNUMMER skall finnas på bilen vid anmälan till besiktning. Siffror kan köpas i anmälningssekreterariatet.

TÄVLINGSSHEMA (PRELIMINÄRT)

Fredag 20 april
Frivillig besiktning 17 - 20

Lördag 21 april
Besiktning 8 - 10, träning klassvis 11 - 17

Söndag 22 april
Träning 9 - 11.30, första start 13, tävlingen avslutad 16

PRISBEDÖMNING sker klassvis.

PRISUTDELNING för 1:an, 2:an och 3:an äger rum vid måplatsen efter varje heat.

PRISPENGAR utgår endast till klasserna Grupp A och Opel Lady Cup. Utbetalas av tävlingskassören efter protesttidens utgång. Minnesplakett utdelas till samtliga deltagare. Hederspriser till 1:an, 2:an och 3:an i resp. klass.

HOTELL

S:t Jörgen i Malmö, 040-733 00
Nötesjö Flyghotell, 040-48 32 18
Svedala Motell, 040-40 52 30
Svedala Hotell, 040-40 11 55
Hotell Propellern, 040-50 10 00
Arrangören åtar sig inte att boka rum.

Välkommen till Sturup Raceway!

KAK/S
Organisationskommittén

ANMÄLAN TILL JÄRVSÖ-BACKEN

RHK kommer att vara representerade vid back-SM i Järvsö 14 och 15 juli. Klubben är inbjuden att delta med 20 vagnar. Av denna anledning ber vi dig att skicka in nedanstående anmälan till Per Norberg Moränvägen 7 13141 Nacka

NAMN.....

BIL.....

ÅRSMODELL.....

LICENSNUMMER.....

Jag anmäler härmed intresse för att delta vid Järvsöbacken.

Namnteckning.....

INTRESSEANMÄLAN FÖR MANTORPSTÄVLINGEN

Min bilkategori kommer att köra vid Mantorpsevenemanget 25 och 26 augusti och jag är sugen att få köra.
 Intresseanmälan skickas till
 Per Norberg Moränvägen 7 13141 Nacka

Namn.....

Bil.....

Årsmodell.....

Licensnummer.....

Jag anmäler härmed intresse för Mantorpsevenemanget

Namnunderskrift.....

Anmälan SKICKAS TILL PER NORBERG MORÄNVÄGEN 7 131 41 NACKA.

nkombil nr anmäld

Jag/vi anmäler mig/oss till KAK/S:s tävling på Sturup Raceway den 21 - 22 april 1990.

Förare

Namn:.....

Adress:.....

Postnr/ort:.....

Telefon:.....

Licensklass:.....

Licensnummer:.....

Klubb:.....

Bilmärke:.....

Modell:.....

Årsmodell:.....

Klass:.....

Anmälare (ej obligatoriskt)

Anmälare:.....

Adress:.....

Postnr/ort:.....

Telefon:.....

Licens-nr:.....

Mitt/vårt deltagande i tävlingen sker på egen risk. FISA, Svenska Bilsportförbundet, KAK/S, dess tävlingsledning och funktionärer fransäger sig allt ansvar för under tävlingen inträffade skador, olycksfall eller dylikt.

Ort:.....

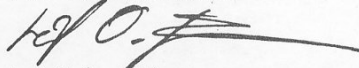
Datum:.....

Förarens underskrift:.....

Protokoll från Racer Historiska Klubbens årsmöte 1990

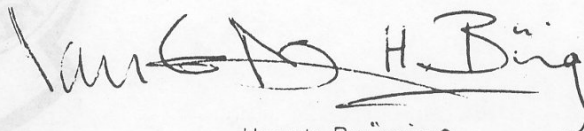
1. Ian Nilsson hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat.
2. Mötet väljer Ian Nilsson till ordförande.
3. Mötet väljer Leif Jönsson till sekreterare.
4. Erik Curus och Horst Brüning väljes att justera protokollet.
5. Mötet befanns rätt utlyst.
6. Deltagarna godkände föredragningslistan med tillägget "Övriga frågor".
7. Deltagarna läste verksamhetsberättelsen och godkände denna.
8. Kassareporterna godkändes.
9. Revisionsberättelsen godkändes med förbehållet att den felaktiga utbetalningen av startersättningen bekräfts tillbaka.
10. Årsräkenskaperna godkändes.
11. Mötet gav styrelsen ansvarsfrihet.
12. Den preliminära budgeten för 1990 godkändes av mötet.
13. Årsavgiften för 1991 besluts förbli 350 SEK.
14. Jan Tromarks motion upplästes och mötet beslutade att vandra åt styrelsen att besluta i ärendet.
Angående J. Tromarks motion från 1989 förklarade I. Nilsson att den nya organisationen skall förhindra att vi hamnar på efterkälken i planeringen.
15. Mats Israelsson läste valberedningens förslag till ny styrelse:
Ordförande Ian Nilsson, Ledamöter: Olle Andersson, Jan Tromark, Staffan Lindberg.
Mötet godkände förslaget.
Suppleanter: förslag, Erik Curus, Anders Fredén.
Mötet godkände dessa.
16. Mötet valde sittande revisorer samt Horst Brüning till suppleant.
17. Valberedningen omvaldes av mötet.
- 17 A. (övriga frågor)
 - Matrikel med bilinnehav efterlyses. NEJ, oga. skattemyndigheterna.
 - Tommy Brorsson, endast klasstillhörighet behöver stå i matrikeln.
 - Sten Johnsson, medlemmen avgör om hans bil skall vara med eller ej.
 - Mötet uppdrog åt styrelsen att kombinera dessa två förslag, t.ex. i samband med utskick av nya medlemsinbetalningskortet för 1991.
Denna förfrågan skall också innehålla om medlemmen vill (ämnar) köra eller ej.
 - Jan Tromark, faxnummer vore mycket bra om det fanns med i matrikeln.
18. Ian Nilsson tackar deltagarna för visat intresse och avslutar mötet.

Vid protokollet


Leif O. Jönsson

Justeras


Erik Curus


Horst Brüning

Allmän diskussion i samband med RHK's årsmöte 1990.

A. Start-ersättning förslag:

- J. Tromark (J.T.), Inte bra med nuvarande system. Norrköping bra. Om bra sponsor finns skall det vara prispengar och en bättre tidning.
- H. Brünning (H.B.), vill ha startersättning enligt nuvarande system, vilket ger pengar till alla.
- L. Jönsson (L.J.), målsättningen för RHK borde vara att arrangera egna tävlingar utan startersättning eller avgifter för de tävlande.

B. I. Nilsson (I.N.), om medlemmar vill hyra bana typ Bromma och kostnaderna är rimliga betalar naturligtvis klubben detta.

C. I.N., En speciell sponsor skall om möjligt anlitas till Norrköping's tävlingen. Det blir i så fall samma typ av arrangemang som 1989.

D. Klassrepresentanterna skall presenteras i tidningen.

E. Per Norberg (P.N.), redogjorde för sponsorsituationen inför 1990. Det kan konstateras att ingen stor sponsor är klar.

F. P.N. redogjorde för körprogrammet och klassindelning inför 1990. Se annan plats i tidningen.

G. Det är allmänhetens träning på Sturup den 1 april.

H. Inget klart med Karlskrona då de inte har någon banlicens.

I. Antalet buller dagar har på vissa banor drastiskt skurits ner av myndigheterna.

J. Märkning på bilarna som kör i samma heat men tillhör olika klasser skall införas.

K. Järvsö baktävlingen, deltagarna utses av RHK. 3-4 bilar per klass.

Mantorp, Teknikens Värld, i första hand bilar i Steigenberger.

L. Problemet med långsamma FVee diskuterades, ingen lösning framkom.

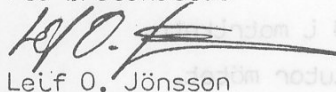
M. Blandningen av klasser ventilerades, och styrelsen har noterat synpunkterna för att i framtiden ta nödvändig hänsyn.

N. Så kallade 3.7-bilar skall åka med GT-GTS-bilarna, däremot skall RHK verka för att 3.7-bilarna skall bygnas om till riktiga GTS-bilar.

O. Presentation av Mikael Hofstedt, som under 1990 skall skriva och fotografera under våra tävlingar för att publicera i allmänhetens press.

P. Racingutskottet har bildats med Janne Tromark och Per Norberg, samt klassrepresentanterna.

Vid protokollet


Leif O. Jönsson



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 2037 - S-162 02 Vällingby, Sweden