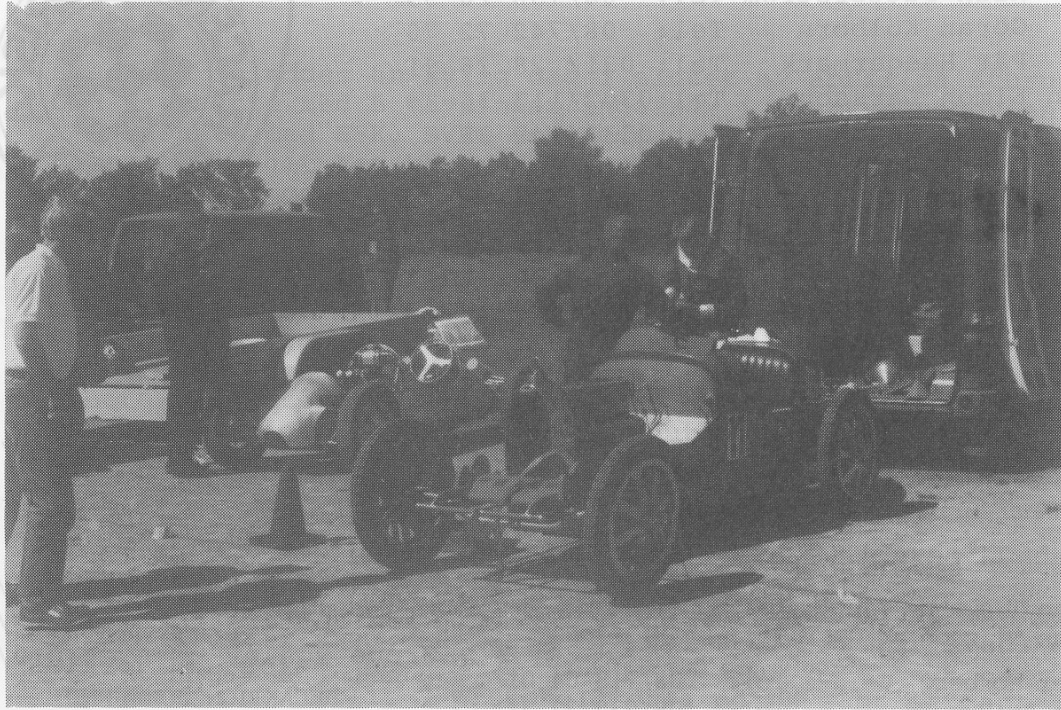


RUTFLAGGAN NR 2. 1992



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



OBS!
MEDLEMSAVGIFTEN

VERKSAMHETSBERÄTTELSE RACERHISTORISKA KLUBBEN 1991

Under året har RHK haft följande styrelse:

- Ian Nilsson
- Per Norberg
- Staffan Lindberg
- Olle Andersson
- Roger Grimborg
- Horst Bruning
- Jan Tromark

Säsongen inleddes en kylig dag i slutet av april på Sturup och fortsatte med 5 tävlingar ingående i sportvagnsserien i samarbete med SSK, SVKG och MGCC. Dessa tävlingar har körts på Kinnekulle (2ggr), den nya banan vid Rudskogen i Norge, på Knutstorp samt Falkenberg. Fyra egen- eller samarrangerade evenemang har genomförts, Falkenberg i juni, Knutstorp i juli, Mantorp i augusti samt avslutningsvis, Anderstorp i september. Dessutom har en baktävling i anslutning till back-SM samt en isbanetävling haft historiska inslag. Vid tre av evenemangen har klubben haft ett uppskattat samarbete med Motorcykelhistoriska Klubben (MCHK). Den internationella tävlingen på Knutstorp i juli erhöll ett med beröm godkänd av FISA:s utsände, och innebar förhoppningsvis att en grundval lades för en svensk deltävling i EM-serien. Trots de mot slutet av säsongen allt dystare tiderna kunde vi summera ca 400 starter i historiska klasser. Ett antal av klubbens medlemmar har med framgång tävlat på internationell nivå och därigenom gjort god PR för svensk historisk racing. Styrelsen har hållit 7 protokollförda möten samt ett antal informella möten. Klubbens egen bulletin, Rutflaggan, har under året utkommit med 6 nummer innehållande värdefull information angående regler, tävlingsdatum mm. 31/12 1991 hade Racerhistoriska Klubben 283 medlemmar.

04 01
 28 35
 42 58
 2
 1
 5
 5

Beaktas att de två, från medlemmarna, inkomna motionerna skulle behandlas under diskussionen efter mötet, då de behandlade regelfrågor. Däravter diskuteras ett förslag från styrelsen att flytta tidpunkten för Årsmötet. Då det visade sig att detta skulle innebära administrativa problem drog styrelsen tillbaka sitt förslag.

ÅRSMÖTE ÅTVIDABERG 1992

RHK:s 14:de (!) årsmöte avhölls på hotell Stallet i Åtvidaberg 15/2. Det från vissa landsändar något långa avståndet samt det ystra vårvädret med snöstorm hade inte avskräckt de 30 medlemmar som hörsammat kallelsen.

Efter de rutinmässiga inledningspunkterna på dagordningen godkändes verksamhetsberättelse, kassarapport samt revisionsberättelse samt beviljades styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

Budgeten föredrogs efter konstaterande att ingen större huvudsponsor finnes för året. Dock presenterades ett antal mindre sponsorer vilket noterades med tacksamhet. Bland dessa kan nämnas Garage 57, Swedol, Folksam samt Tryck&Rit.

Årsavgiften för 1993 bestämdes till oförändrat 500:-

Styrelse valdes enligt valberedningens förslag. De nya medlemmarna i styrelsen Gia Israelsson samt Bengt Bengtsson hälsades välkomna samt avtackades med varsin minnesplakett de avgående styrelsemedlemmarna Olle Andersson och Per Norberg för lång och trogen tjänst.

Till sist kan sägas att årsmötet genomfördes i en munter och trivsamt atmosfär där de närvarande inte verkade nedstämda av de dåliga tiderna, något som bådar gott inför säsongen.

Efter årsmötets formella del samt en välsmakande lunch vidtog utbyte av allmänna åsikter. De motioner som kommit in diskuterades. Det gällde förslag om ny klassindelning nationellt betr standardvagnar. Beslöts att komma med ett inom heatet förslag.

Ett annat förslag gällde ändring av årsmodellgränser för vissa bil kategorier, ex formel Ford, FV och F3. Beslöts utreda frågan.

Avgående tävlingssekreteraren Per Norberg föredrog förslag till körprogram för året. Se annan plats i Rutflaggan. Avslutades mötet med prisutdelning till årets pristagare.

RACERHISTORISKA KLUBBEN

UPPTÄCKNINGAR FRÅN ALLMÄN DISKUSSION EFTER ÅRSMÖTE 1992-02-15.

PROTOKOLL FÖRT VID RACERHISTORISKA KLUBBENS ÅRSMÖTE I ÅTVIDABERG 1992-02-15.

1

Valdes Ian Nilsson till mötesordförande.

2

Valdes Bengt Dieden till sekreterare för mötet.

3

Per Norberg och Ake Hansson valdes att jämte ordförande justera protokollet.

4

Konstaterades att årsmötet blivit behörigen utlyst.

5

Fastställdes den förelagda föredragningslistan.

6

Verksamhetsberättelsen för 1991 upplästes och godkändes av mötet.

7

Kassarapporten föredrogs av kassören.

På fråga konstaterades att klubbens medlemsutveckling är positiv.

Diskuterades frågan att många medlemmar får flera exemplar av MHRF:s annonsblad. Beslöts att styrelsen skall utreda huruvida man kan spara kostnader på att minska antalet utsända annonsblad.

8

Revisionsberättelsen upplästes.

9

Fastställdes årsräkenskaperna och lades ad akta.

10

Beslöts att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.

11

Beslöts att de två, från medlemmarna, inkomna motionerna skulle behandlas under diskussionen efter mötet, då de behandlade regelfrågor. Därefter diskuterades ett förslag från styrelsen att flytta tidpunkten för årsmötet. Då det visade sig att detta skulle innebära administrativa problem drog styrelsen tillbaka sitt förslag.

Liselotte Eriksson/Lillemar Mossberg

12

Budgeten för 1992 föredrogs av kassören. Därvid konstaterades att vissa sponsorer redan är klara för säsongen. Bland dessa kan nämnas Folksam, Swedol och Tryck&Rit. Medlemmarna uppmanades att söka kontakt med nya sponsorer, stora som små. Budgetförslaget godkändes.

13

Efter en kortare diskussion bestämdes årsavgiften för 1993 till kr 500:-.

14

Till ordförande valdes IAN NILSSON för en tid av ett år.

Till styrelseledamöter valdes:

STAFFAN LINDBERG för en tid av två år
JAN TROMARK för en tid av två år
GIA ISRAELSSON för en tid av två år
BENGT BENGTTSSON för en tid av ett år.

Till styrelsesuppleanter valdes:

ANDERS FREDÉN för en tid av ett år
TOMMY BRONSSON för en tid av ett år.

Avtackades avgående styrelseledamöterna Olle Andersson och Per Norberg.

15

Till revisorer valdes AKE AXELSSON och MARIANNE CASSLÉN.
Till revisorssuppleant valdes AKE HANSSON.

16

Till valberedning valdes

PER NORBERG, sammankallande
MIAN JUTTERSTRÖM
BRUNO RÖSSLER

17

Förklarade ordförande, på en fråga av Bengt Wingvist, varför standardvagnsklassen på Knutstorp i juli inte kommer att utgöra EM-deltävling. Detta sammanhänger med att Sverige endast vid ett tillfälle i historien arrangerat en internationell tävling med standardvagnar. Därigenom minskar Sveriges chanser att få stå som arrangör för en internationell tävling. Hade Sverige sökt att få arrangera en sådan tävling 1992 hade svaret blivit nej.

Konstaterade Horst Brüning ett vikande intresse för prisutdelningsceremonier. Föreslogs att arrangera prisutdelningen i samband med säsongens sista tävling. Tävlingen skulle då kunna köras på lördagen med en efterföljande prisutdelningsfest på kvällen. Söndagen kunde användas för provkörning av bilarna för sponsorerna och för att ta betalande passagerare på en provtur runt banan. Styrelsen utreder.

2

RACERHISTORISKA KLUBBEN

ANTECKNINGAR FRÅN ALLMÄN DISKUSSION EFTER ARSMÖTE 1992-02-15.

- Behandlades motion från Magnus Nilsson om sänkning av klassgräns i standardvagnsklassen till 850 ccm. Detta skulle motiveras av att göra bilar med 850 ccm-motorer konkurrenskraftiga, vilket de idag inte är mot bilar med 1000 ccm-motorer. Den nationella klassen skulle i så fall klyvas vilket ger fler klasser och fler priser. Beslöts att en enkät skulle göras i klassen genom klassrepresentantens försorg.
- Diskuterades förslag från Bengt Johansson att det historiska reglementet även skall omfatta:
Formelbilar och sportprototyper från -73 till ca -80
Formel Ford, Formel V och F3 fram till -75

Staffan Lindberg meddelade att detta är möjligt att genomföra.
- Den avgående tävlingssekreteraren presenterade 1992 års körschema.
- Diskuterades hur man på lämpligt sätt märker bilar i olika klasser som kör i samma heat. Förslag framlades om olika nummerserier, beteckningar samt färger på tävlingsnumren. Styrelsen utreder.

Angående Medical Card för internationella tävlingar

Vi behöver hjälp med att nå ut till alla berörda förare som tävlar internationellt i Racing, Dragracing A-förare, Gokart, Rallycross (undantaget klass I och IV, Backe klass III).

De som hade medical card 91 och ska förnya det inför säsongen 92, ombedes ta kontakt med licensavdelningen för information och nya blanketter som medtagas vid läkarbesök.

OBS! efter läkarbesök skall medical card + läkarutlåtande skickas till SBF licensavdelningen för stämpling.

MEDICAL CARD SKALL FÖRNYAS VARJE AR.

Vi tackar på förhand för den hjälp vi får med detta.

Med vänlig hälsning
SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

Liselotte Eriksson Lillemor Mossberg
Liselotte Eriksson/Lillemor Mossberg

MARIESTADS MOTORSPORT FESTIVAL

26 SEPTEMBER 1992

HUVUDARRANGEMANGET - UPPVISNINGSKÖRNING

Banan mäter ca 1,5 km och går över torget i centrum, längs hamnen, vidare i en lång 180-graders kurva åter in mot centrum. Halva banan kommer att hastighetsbegränsas till 50 km/h för att åskådarna skall kunna stå ganska nära. Denna bandel utrustas med nostalgiska halmbalar för att nå den rätta historiska känslan, och för att ge fotografierna andra vyer än bara Armco-barriärer.

Ca 950 m av banan kommer att utrustas med räcken, escape-roads och flaggvakter, enligt de normer som Bilsportförbundets besiktningsman kräver. Raksträckor kommer att vara så pass korta att maxhastigheten går att begränsa till ca 140 km/h. På denna del kommer publikplatserna noga kontrolleras och publikfria zoner att utmärkas.

Förare med fordon som passar in i programmet är välkomna att anmäla sig. Arrangörerna förbehåller sig rätten att inbjuda de fordon som passar bäst, med tanke på att programmet är begränsat till två timmars körning. Varje klass kommer att köra 10-15 varv och fordonen släpps iväg med 10 sekunders mellanrum.

Förare till fordon som inbjuds att köra erbjuds ersättning för bensin från hemorten till Mariestad och åter, övernattning på något av stadens hotell eller vandrarhem, middag på lördag kväll samt "fri åkning" på Kinnekulle Ring söndagen den 27 september.

Förare och fordon som vill visa upp sig på utställningen i Folkets Park intill banan erbjuds också, efter anmälan, att köra på Kinnekulle Ring under söndagen.

Vi är intresserade av följande fordon:
FORMELBILAR från midgets till F1,
RACERSPORTVAGNAR
STANDARDVAGNAR FÖR BANRACING
RALLYBILAR
TT-MOTORCYKLAR

Vill ni vara med om detta?
Skriv då till klubbadressen
så skickar vi mera information
till dig.
Eller tag kontakt med Ian Nilsson.

Däck inför 1992.

Har i dagarna varit i kontakt med SBF för att reda ut vilka Yokohama som är godkända att köra på under 1992.

Det är 001 som vi kan åka på, inte 001R som de flesta åkte på tidigare, i övrigt gäller den lista du fick i det förra utskicket.

ANMÄLARLICENS 1992.

Racerhistoriska Klubbens anmälarlicens för 1992 har nummer 169 och kan användas av klubbens medlemmar vid internationella starter

MEDICAL CARD.

Se till att ni ordnar detta så fort det går, det kommer att behövas vid flera tävlingar i Sverige under året.

SBF har ansökningshandlingarna, Tel: 08/713 60 00.

STARTTILLSTÄND.

Om du tänker köra något eller några race i utlandet glöm ej att ansöka om starttillstånd hos SBF.

BESIKTNING.

Vi vet att det kommer många nya bilar till årets olika race, kom bara ihåg att bilen måste besiktigas av någon av klubbens besiktningsmän för att du ska få ut en ID handling.

Var ute i god tid så att du underlättar deras arbete.

MEDLEMSAVGIFTEN 1992.

Inbetalningskortet har du fått i detta utskicket, se till att du betalar in avgiften så fort du kan. Senast den 1/5-92.

Tänk på att om du har licens eller MHRF försäkring så gäller inte dessa om du inte har betalat medlemsavgiften.

FASTA STARTNUMMER UNDER 1992.

Vi kommer att försöka köra med fasta startnummer under 1992, du ska alltid skicka in din startanmälan till din klassrepresentant som sedan skickar den vidare till den klubb det gäller. Detta för att vi ska sätta ut startnummer och klass direkt så att det inte blir den smetiga programsida det brukar bli.

OLIKA CUPER UNDER 1992.

Vi kommer att tävla om olika cuper 1992, GT/GTS kör om en cup, standardbilar om en annan cup o.s.v. Vi har till dags dato 5 olika klara, så det återstår att ordna för de andra men det kommer nog att fixa till sig det med.

BÅGAR, BURAR, KLÄDER.

Det kommer mycket nytt om vad som kommer att gälla 1993 och senare så kolla vad som gäller före du köper något, det blir dyrt att köpa nytt efter ett år. Kolla först köp sedan.

UPPROP TILL ALLA F-Vee ÅKARE.

Norrmännen ska köra en serie tävlingar under 1992 med två klasser, FVee 1300 enligt 1970 års reglemente, samt FVee 1300 1973--1980.

Vill du veta mer, ring Nick Tammemägi Tel:0322/165 72 el 221 09.

O.B.S.

on
lsson.

PREL. KÖRSHEMA - 92

0 = ingår i cupen

KLASS	Träning Karlskoga 2-3/5	Kinnekulle SSK 30-31/5	Falkenberg Helhistoriskt 13-14/6	Knutstorp EM 4-5/7	Falkenberg Västkuistlopp 11-12/7	Knutstorp MGCC 25-26/7	Kinnekulle SSK 22-23/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp Helhistoriskt 5-6/9
A-D	X		⊗			X			⊗
GT/GTS	X	⊗	⊗	⊗		X	X	⊗	⊗
STD	X	X	⊗	⊗	⊗		X	⊗	⊗
FORMEL	X	⊗	⊗	⊗					⊗
FJ,FV + MIOGET	X		⊗	X		⊗			⊗
S.P.V.+P.R. + GT ny	X		⊗	X		⊗	X		⊗
G+H	X		⊗			⊗			⊗

RHK vill här passa på att hälsa dessa nya medlemmar välkomna.

Öystein Saetre	Norge	Clas Jönsson	Älta
Carleric Johansson	Söderhamn	Ulf Andersson	Löddeköpinge
Carl-Axel Klarberg	Brösarp	Mats Borssen	Stockholm
Claes Rothstein	Halmstad	Björn Carlsson	Södertälje
Christer Löfström	V:a Frölunda	Peter Hertzberg	Huddinge
Bertil Persson	Åhus	Roland Fröjd	Landskrona
Jan Oscarsson	Gullbrandstorp	Jan Unneberg	Norge
Lars-Ake Dahlgren	Sundbyberg	Ola Kjerrud	Knivsta
Philip von Mecklenburg	Vingåker	Lars Eklund	Danderyd
Victor Israelsson	Danderyd	Thomas Bergelin	Danderyd
Tommy van Ginhoven	Lidingö	Anders Nilsson	Sulte
Jan Gregernäs	Torslanda		

Vi ska även hälsa våra nya styreledamöter välkomna till styrelsen.

Gia Israelsson kommer att ta över klubbens ekonomi efter Olle Andersson, Gia kör en BMW 700 Sport i klassen för historiska standardvagnar. Önskar sig flera medtävlare i E-klassen samt att alla betalar sin medlemsavgift i god tid.

Bengt Bengtsson kommer även han från standardbilsåkarna, det är Bengt som kommer hasande genom kurvorna med en jättelik MB 220 SE, det lär vara något nytt på gång, vi får väl se.

Tommy Brorsson behöver nog ingen närmare presentation för racingfolket. Nybliven EM mästare, kommer troligtvis att köra en Lotus-Cortina -92.

Grattis ni som fick specialpriserna för 1991 års bedrifter.

Barbro Nivstrand fick Torstens Memorial för att hon kört i så gott som allt man överhuvudtaget kan köra.

Tommy Brorsson får Presidents Trophy för sin EM seger.

Bengt-Ake Bengtsson blev årets Bad Luck Champion då han har lyckats med bedriften att ta livet av 3 bilar under 1991.

Vi vill även tacka Per Norberg, Olle Andersson och Erik Cyrus för allt arbete de lagt ner på klubarbetet de år som de har varit med i RHKs styrelse. Hoppas nu att de får lite tid att få ihop sina bilar så de kan vara med och åka lite.

CZECHOSLOVAK OLDTIMER GRAND PRIX



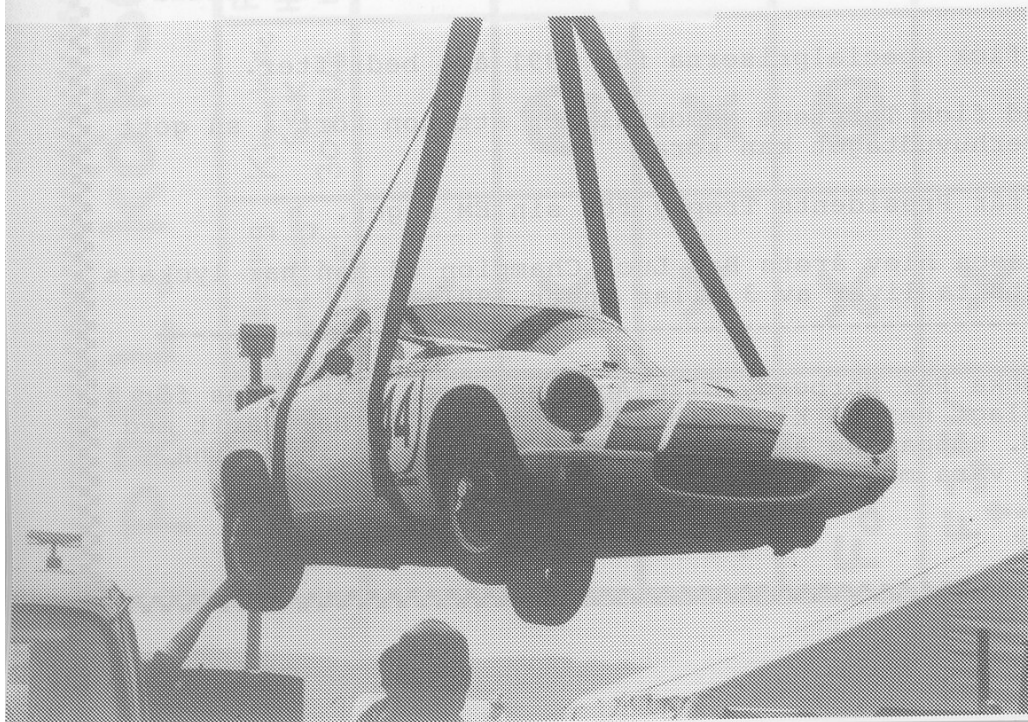
13.-14. 7. 1991 – AUTODROM MOST

Efter järnridåns fall är det numera ganska lätt att ta sig till Tjeckoslovakien. Sålunda strålade 2 svenska lotusteam, Tommy Brorsson med sin Elite och Jörgen Carlsson med sin Seven-Climax, samman i Trelleborg f.v.b. till Sassnitz i det forna DDR. När vi framemot lördagsmiddag anlände till Most visade det sig att Rikard Schultz redan var på plats med sin Alfa-Romeo GSV. Besiktning och träning gick bra för alla inblandade trots ihärdigt regnskurande. Tommy hade inte tänkt köra den andra träningen, men så klarnade det upp och han ville förbättra sin tid, men det var bara det att han inte kom tillbaka från första rundan. Ena framhubben hade spruckit och Eliten blev plötsligt en "three-wheeler". Tävlings-dagen söndag var allt färdigt igen. Alla GT-bilar körde i samma lopp, och en tysk i en Chevrolet Corvette tog täten och vann totalt vilket inte var illa då det återigen regnade. Tommy hade fått starta nästan sist med sin regntid, men arbetade sig upp för att vinna klassen och bli 5:a totalt. Rickard Schultz låg på poängplats men sackade då bilen överhettade och han tvingades bryta.

Arrangörerna hade även ett heat med Ford Fiester där man körde mixed Dam/Herre med förarbyte. Tyvärr vräkte regnet ner och man fick bryta loppet och starta om senare. Tidschemat sprack därigenom fullständigt.

Jörgen C. startade i loppet för sportvagnar och prototyper men sin Seven. Han var ensam i sin klass så det är klart att han vann, men han slog en tysk i en Lotus 23:a, så det gick inte på sparlåga. Här var även en del tjeckiska bilar av långsammare slag som Minor, Skoda och Tatra. Det avslutande standardvagnsheatet fick ställas in då det hunnit bli sent.

Per Hågeman

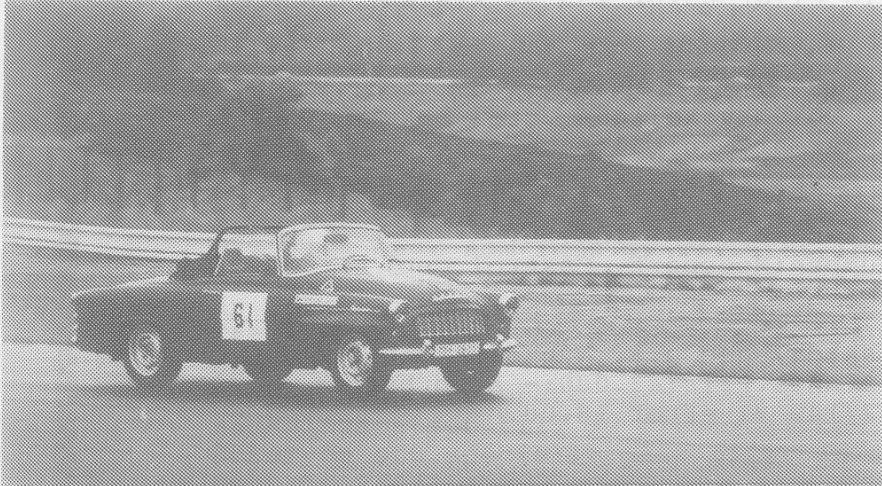
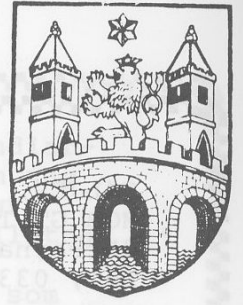


Tommy Brorssons Elite i en något ovanlig situation. efter träningen när ett nav brast och hjulet ramlade av. Det blev till att åka 60 mil till Dortmund och Horst Auer och hämta ett nytt. Jörgen Carlssons Volvo 850 fick visa att den är så bra som Volvo tycker att den är.

Rickard
Kurv
holl
kolle



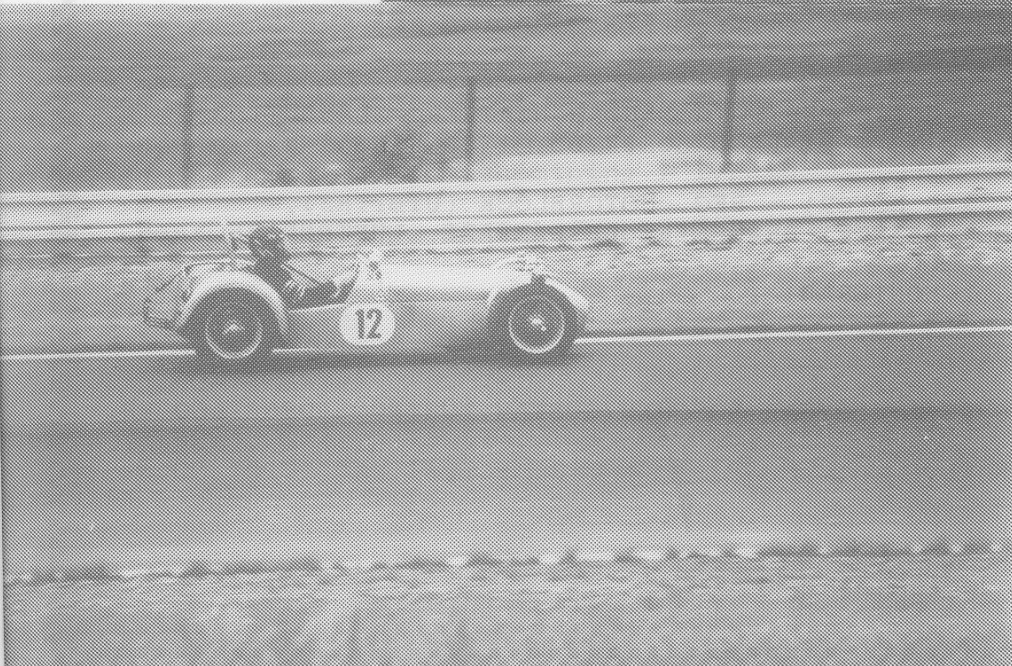
AUTOMOTOKLUB Báňské stavby Most



En av Tommys konkurren-
ter, dock ej någon
av de svåraste, Vladi-
mir Malina i en Skoda
450 från 1959.



Richard Schultz^{+v.} i
kurvfight med en
holländsk märkes-
kollega.



Jörgen Carlsson i
sin Lotus 7 vann
sin klass. Visser-
ligen var han en-
sammen, men
spöade i alla fall
en tysk i en
Lotus 23:a.

SÄLJES.

MGB GT 1966 Renoveringsobjekt, helt demonterad rostlagad till 90% dörrarna återstår. Pris:17.500:- eller högstbjudande.
Tel; 033/11 49 97 dagtid eller 0320/ 153 94 kvällar Janne.

SÄLJES.

Triumph Spitfire racing 1964.
Trimmad Triumph 1300cc, Volvo växellåda, stel bakaxel med diffbroms upphängd med dubbla länkar, uniballs, bromsvåg, spax, sprinklersystem, säkerhetstank, båge, förstärkt och lättad, bilen byggd i början av 1970 talet, körklar.

Kan även ta historisk standardbil i inbyte.

(lämplig klass för Triumpen:Modsport, Castrol cup)

Pris: 63.000:-

Porsche 924 Targa 1977.

En originalbil i fint skick, bes u.a. Nya däck och bromsar runt om.

Pärm med kvitton m.m. finnes.Pris:43.000:- även byte.

Björn Hedren Tel: 0762/142 21 efter 18.00.

KÖPES.

Biltransportflak till Ford Transit 1985. Tel:08/756 28 35. Mats.

SÄLJES.

Yokohama AVS 175/13, Yokohama AVS 185/13 Tel: 08/756 28 35 Mats.

UTHYRES.

Villa i Danderyd, 3 rum och kök c:a 100 kvadratmeter utan garage uthyres på längre tid. Kallhyra 4.000:- i månaden.

Nära till roslagsbana och T-bana. Tel:08/756 28 35 Mats Israelsson.

UTHYRES.

Garage/Mekarplats i Stockholm.

Är du i behov av garage, antingen vanlig plats för förvaring, eller dubbelplats för mekning? Pris 500:- / 900:-

Tel: bost 08/754 77 12 / 010/36 68 68 arb 08/92 22 70 Bosse Strander

SÄLJES:

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

TILL M.B. W111 - VDO KLOCKA, CIG.TÄNDARINSATSER, SLADDUTTAG I MOTORRUM, DOMKRAFT, STOLBESLAG, SOLSKYDD, 13'' FÄLGAR

TILL M.B. W108 (250 MOTOR) - BEG. MOTORBLOCK (UTBYTES), TERMOSTATHUS, MOTORFÄSTE, BRÄNSLEFLÖDESDÄMPARE, LUFTRENARE

STARTKONTAKT (GOLVMONTERAD)

LITTERATUR SÄLJES:

DER PORSCHE 956/962 - LOTHAR BOSCHEN/GUSTAV BUSING, 1986, 160 KR.

BENGT BENGTSSON

TFN 08-7390960

TFX 08-895513

Hur man än kör den "tillåtna listan" mot ett däckhandlar-
sortiment så blir resultatet ganska magert. Eftersom jag
kommer att vara engagerad i däckbranschen under några
månader kommer jag att annonsera i Rutflaggan om tillåtna
prisbilliga alternativ dyker upp.

Det jag hittat hittills är Firestone S660 225/60-14 som
kanske kan passa någon standardvagn. Pris 646:- inkl moms
o frakt. Goodyear NCT2 185/60-14 kostar 712:-
Michelin MXV 195/60-15 975:- och är ett s k DA-däck med
smärre skönhetfel.

I övrigt finns komplett däckprogram till nettopriser:

Från vanliga vardagsdäck ex Vredestein 155x13 414:-

till Goodyear Eagle ZR 265/40-17 1970:-

Ett fint däck som inte är tillåtet inom historisk racing
men som passar inom annan racing eller varför inte på gatan
är Yokohama A001R 205/60HR14 614:- inkl moms o frakt.

Ett kampanjdäck just nu är Pirelli P600 205/55-16 995:-
och Fulda Y2000 195/50-15 690:-

Vi har även ett brett sortiment av lättmetallfälgar samt
sänkningssatser till de flesta märken.

Söker du ett speciellt däck eller en aluminiumfälg ring mig
på 031-388633.

Då kommer du till EUROPA-DÄCK och samtalet kopplas om hem
till mig.

Kör så det ryker! Ian Nilsson.

GOOD YEAR Blue Streak RACING TIRES for historic racing

Garage 57 Service AB har kontaktat Good Years Competition Tire
East i Pennsylvania USA och kan ta hem däck direkt därifrån.

Good Year lämnar ingen rabatt på beställning understigande
femtio däck, därutöver så lämnas 20% .

Priserna som följer på däcken är baserade på 0% rabatt och
exklusive moms. Får jag in beställning på femtio däck eller
mer så blir priset 20% lägre. Självt har jag då lagt på 10%.

Leveranstiden är efter beställning från Sverige 2-3 veckor.
Priset gäller vid avhämtning i Tyresö.

Beställning görs på telefon 08:742 72 70 eller fax 08:7422795.

5.00-13 G-12A	1417:-
6.00-13 G-12A	1466:-
5.50-14 G-12A	1501:-
5.00-15 G-12A	1501:-
5.50-15 G-12	1543:-
6.00-15 G-15A	1599:-

Göran Kölborn

Rally. Vad är rally?

Enligt en av mina mest inbitna racingkompisar är rally något som är helt ofattbart. Han beskriver ovanstående gren av den ädla motorsporten så här: Varför skall två svettiga gubbar en lördagskväll frivilligt utsätta sig för den tortyr det innebär att hoppa runt i en liten igenimmad, förmodligen bucklig bil, istället för att sitta på puben och ta en eller två läskande öl?

Jag har själv ställt mig frågan. Sedan barnsben har jag alltid tyckt att rallybilar har varit tuffa. Jag satt ibland flera timmar hemma på grindstolpen för att se alla tävlingsbilarna som var på väg till nästa specialsträcka. Vilka otroligt imponerande bilar! Det var röda PV-sportar med tre stora Marchal flodljus i fronten. Små ettriga hundkojor. Åhhh vad häftigt!!! Saabarna med sina tätt sittande lampor. Ibland kom det en och annan sådan där postfolka. Vadå postfolka? Jo, en sådan där som vår lantbrevbärare hade, en 1500S. Enligt vänner, som hävdar att de redan när jag låg i barnvagnen i många år varit ute på ban- och rallytävlingar, fanns det tre framträdande ljud i rallyskogen. Nämligen: Saabarnas ylande, Volvonas brölände SU-förgasare, Hundkojornas dunkande och stenskrapande eftersom de inte riktigt passade in i spåren från de andra bilarna.

För några år sedan kom möjligheten att en än gång få uppleva allt detta. Det var mao. när det som idag kallas för Klassiska Rally Cupen drog i gång. Såsom Hundkojefantast har jag lärt känna en annan Hundkojettillika rallyfantast, Polle Flogner från Skutskär. Polle har under några år samlat bitar för att sätta ihop en rallybil. Dvs en Cooper S. Han har en viss erfarenhet av kojor. På den senare delen av 60-talet åkte han rally med koja nästan varenda helg. Det lär fortfarande gå en rysarhistoria i de södra Norrlandsskogarna om när en 2 veckor gammal, rödskyltad grön/vit Cooper S hade bättre tid än en Porsche med självaste Björn Waldergård i, trots att kojans passerade mållinjen rullande runt på taket. Jag vet inte om det är sant, men så säger en gammal folksägen.



På försommaren när jag läste i Idrottsbladet att Klassiska Rally Cupen skulle ingå i Globenrallyt ringde jag Polle och sa att jag fixar anmälan så fixar du bilen. Det är väl rättvist! -Va, har du ingen motor och växellåda? Det fixar sig. Jag har en Cooper S under plätrenovering i ditt garage. Vi kan låna den motorn och växellådan. Drivpaketet var en helt standard 1275 cm³ motor med växellåda. Det ända vi gjorde var att byta slutväxel samt att sätta på större homologiserade förgasare. Resultatet blev cirka 70 trötta hästar som man var tvungen att väcka med en Chinapuff i avgasröret.

Efter att Polle slitit dag och natt hela sommaren och jag, trots allt slit med min otroligt driftsäkra Postlåda, ringt nästan varenda dag och frågat hur långt han hade kommit blev bilen äntligen klar för besiktning och provtur. Det skedde cirka 2,5 veckor innan rallyt med stort R skulle gå av stapeln. En av de första provturerna var ett lokalt rally där vi skulle få åka föråkare. Som startnummer fick vi sex stycken nollor. Inte som jag trodde, tre på varje dörr, utan sex på varje sida. Om vi haft en nolla till hade vi varit tvugna att klistra den på navkapseln. Efter denna "shakedown" var det bara att skruva fast det som lossnat och sikta mot huvudstaden och Globenrallyt.

Vi kunde ha varit bättre förberädda. Polle hade inte kört rally på 17 år, och jag hade knappast hört talas om roadbook. Jag trodde att man använde enbart karta och eventuellt kompass.

I gryningen vid starten var det en hel del kända ansikten. I en gammal kutrygg(PV) satt Börje Melin med Lillvor bredvid. Wicke var där med sin amerikanare. Jag tyckte att jag skymtade en tjej i den också. Det är det jag säger. Man skulle ha en amerikanare! Först trodde jag att det var en taxi som kommit fel. Men det visade sig vara Bengt Bengtsson med sin stora fenmerca. Picko Troberg gick och strosade runt. Lars-Ingvar Ytterbring skymtade jag vid sin Cooper S. En annan Hundkojeförare som visade sig skulle åka var Timo Mäkinen. På en annan del av parkeringen stod åkeriägare Jårs Damberg vid sin i den franska tävlingsfärgen lackerade Renault Gordinin. Han har äntligen fått ordentlig fart och driftsäkerhet i den. En bil i den engelska tävlingsfärgen var Kjelle Wallins Ford Cortina GT. Bröderna Lidebjer var även de där med sina hundkojor.

Efter den officiella starten på rallyt vid Globen var det en lång transportsträcka till Strängnäs trakten. Det passade mig utmärkt. Då hann jag lära mig hur roadbooken och transporttiderna fungerade.

Eftersom jag anser att den socialabiten är viktig var det positivt att man inför starterna på sträckorna gick runt och pratade med varandra i startkön. Inför inklockningen vid starten var jag alltid lite orolig. Polle behagade inte starta bilen förrän det var cirka 10 sekunder till start. Tänk om den surade eller bara vägrade att starta! Mina farhågor besannades aldrig som tur var.

Vid uppehållet efter tredje sträckan fick bilen framför oss, Lidebjer junior, bryta. Enligt uppgift var det läckande o-ringar i bromsoken som pga värme gav upp. Under uppehållet träffade jag flera racingkompisar. Nils-Olov Jonsson(Saab sport) var funktionär. Mats Israelsson och Roger Grimborg åkte service åt Kjelle Wallin. De hade säkert inte råd att lösa ut sina Cortina motorer från Kjelles firma Elwa Motors. Det var säkert därför de var med.



Efter fjärde sträckan fick Kenneth Larsson, Sandviken, bryta pga. bucklig bil. Jag vet inte om det beror på ovanstående eller om det beror på att han är polis som han går under benämningen "fjärdingen"

När jag var nere i Mönsterås i våras för att titta på Klassiska Rally Cupen var Kenneth en av de som laddade mest. Åtminstone där jag stod.

Fram till 7:e sträckan gick allt, förutom ett sönderkört däck, bra för oss i den vita Cooper S:en. I mitten på den ganska långa sträckan hackade motorn till några gånger för att sedan tvärdö. Som tur var lyckades vi ta oss in bakom en timmertrave. Eftersom Polle förstod att det måste vara ett elfel miss-tänkte jag genast att det hade smugit in sig någon Bosch komponent i elsystemet. Kanske ett datavirus. Vi hittade inget fel varför rotor och fördelarlock sattes tillbaka. Motorn startade igen. Då var det bråttom. Två bilar hade redan kört om oss. På med hjälmar och säkerhetsbälten igen. Det var bara att ge fullgas, men endast för att komma cirka 100m. Då hände samma sak igen. Motorn tvärdö. Denna gång lyckades bara en rallybil köra om oss medan vi satte på fördelarlocket. Efter detta körde vi långsamt resten av sträckan fram till mål.

På transportsträckan efteråt stannade vi för att försöka låna ett fördelarlock av Håkan Lidebjer. Tyvärr hade han inget i reserv.

På sträcka åtta hände samma sak igen efter ett par hundra meter. Nu visste vi ju vad det var som hänt, dock ej varför. Därför blev vi även här endast omkörda av en medtävlare innan fördelarlocket var på plats. Efter detta bestämde vi oss att det viktigaste nu var att ta oss i mål. Någon placering att tala om skulle det ändå inte bli.

På de sista sträckorna blev vägen bara sämre och sämre. Ändå åkte vi bara som 89:e ekipage av 250. Det hela kulminerade i något som påminde stakt om Novemberkåsan på motorcykel. Arrangörerna hade konstruerat en specialsträcka vid Högsta rallycrossbana utanför Väster Haninge. Det var en blandning av skogsstig med stup, parkeringsplats samt rallycrossbana.

Efter detta var det bara att trassla sig in till Globen för att officiellt gå i mål.

Ihärdiga rykten vid målet gjorde gällande att Bengt Bengtsson gjort en lufttur (flygtaxi) ut på ett gärde där han förlorade 10minuter. Den gode Bengt har börjat åka fort nu. Ett annat ekipage som sades åka både fort och snyggt var Sören Berggrens röda Saab.

Om jag nu skall återknyta till inledningen så måste slutledningen vara att jag hellre åker ett rally till än sitter på puben och ljuger. Men som sagt: Den sociala biten är viktig

Johan Ålander

Ps. Det var fördelaren som var så sliten att axeln åkte upp vid höga varv och petade av fördelarlocket. Ds.

Dags för rally igen!

Denna gång var det andra tävlingen i klassiska rallycupen.

Datum: 920125.

Plats: Edsbyn.

Evenemang: Woxnadalsrallyt.

Även denna gång åkte jag med P-O Flogner som kartläsare i dennes Austin Cooper S från 1965. Ett av skälen till att jag inte kör själv är regeln som säger att föraren måste vara över 40 år (eller var det född senast 1950). Personligen tycker jag att det är en underlig regel som vi tack och lov slipper inom den historiska racingen.

Tyvärr var det inte mycket snö i Edsbyn med omnejd. Det hade varit härligt med några rejäla snövallar att sladda emot. Vägarna var snabba men ändå kuperade och kurviga. Jodå, vi är väldigt förtjusta i justa kurvor. Minst hälften av de 5,5 milen specialsträckor var av typen banvall. Dvs. nybyggd skogsväg med minst en meters nivåskillnad till den omgivande terrängen. På dessa "stigar" far man fram i hastigheter långt över 100km/t. Vi i vår smala hundkoja åkte ofta på tvären mitt på rakorna. Orsaken är att endast ena sidans hjulpar passar i de andra bilarnas spår. Det är en mycket intressant upplevelse för mig som är van vid breda härliga, kurviga racerbanor.

I klass två med bl.a. Cortinor och VW 1500 hade Kjell Wallin från RHK en mycket spännande fight med likaledes Cortina åkande Kenneth Larsson från Sandviken. Kjelle lyckades säkra segern när Sandvikenekipaget åkte av på sista sträckan. På samma ställe var Polle och jag mycket nära att bli kvar efter att sladdat emot en stor sten i vägrenen. Ett par hundra meter efter detta missöde kom vi ikapp en Saab 96 med motorproblem. Vägen var så smal att vi inte hade en möjlighet att komma förbi direkt. Där förlorade vi uppskattningsvis 20 sekunder. Trots detta lyckades vi i det andra RHK bemannade ekipaget vinna klass ett med två sekunders marginal. I denna klass åker det hundkojor, Renault Gordini samt diverse Saabar. Ovannämnda Renault kör Jårs Dahmberg som äger Dahmbergs Åkeri där både Mats Israelsson och Börje Melin jobbar.

Klass tre och fyra dominerades av några kända rallyrävar. Det var PI Walfridsson i Amazon (lämpligt namn för en skogsvolvo) samt Åke "Bryggarn" Andersson i Porsche 911.

Det var en lång men mycket rolig dag. Den började 04.40 och slutade vid 23-tiden. Vid besiktningen träffade vi Anders Weglin som tävlar med oss i standardvagnsklassen på bana. Nästa tävling lär gå den 8 februari. Var är ännu ej bestämt.

Johan Ålander

Ps! Var höll Bengt Bengtsson med Mercan och Wicke med Falconen hus? Ds.

GT - GTS

Hej! Jag heter Göran Kölbörn och vart vid årsmötet vald till klasspappa ihop med mamma Mian Jutterström för GT-GTS, jag tackar för förtroendet.

En liten presentation av mej själv för er som inte känner mej (Mian känner väl de flesta redan till). Jag är fyrtio år ung och har ett förflutet som brandman i Tyresö utanför Stockholm där jag även bor ihop med husmuseen Kerstin samt två barn och sju bilar, det kan visst aldrig bli för många verkar det som. Nu för tiden så driver jag en liten rörelse med reparationer och reservdelar till framför allt Corvette (den amerikanska gjutjärns Ferrarin) samt sköter om räddningstjänsten på SSKs tävlingar, du har kanske sett eller blivit bogserad av min röda Dodge brandbil.

Jag har de senaste åren kört i klass standard med en SAAB 96 och haft mycket glädje av det, inte i form av placeringar utan de hel sjyssta hårda racen utan fula tag som ju tyvärr finns i den "riktiga" racingen som en del kallar det för, undrar vad som ger mest publik tjugo sextitalare eller fyra grupp A bilar?

Nu har jag i alla fall ställt undan SAABen om inte jag kan lura Kerstin att köra den i år, hon körde Lady Cup förut och verkar lite sugen på att köra igen men så är det ju det där med barnen mm.

Under fyra års tid har jag renoverat en -64 Corvette FI till och från och den är nu klar så jag tänkte åka i GTS F över två liter i år om jag bara kommer ihåg hur man kör den och framför allt får stopp på fjortonhundra kilo gjutjärn.

Om du har önskemål eller synpunkter och frågor om klassen och bilarna så vänder du dej till mej eller Mian så ska vi försöka att greja det. Min adress är Hanviksvägen 57a 13550 Tyresö tel:08-7427270 fax:7422795

Det verkar som om att det blir lite mer bilar i år och det kommer även en del nya och lite ovanligare bilar såsom Datsun, Sunbeam Tiger och två Corvetter vad vi vet hitills. Håller du på med någon ny bil och tänker komma ut i år så hör av dej till oss så vi vet det för kommande planeringar!

Nytt för i år är att du kommer att få en femton centimeter hög bokstav att sätta i följd av start nummret som talar om för publiken vilken årsgrupp och kubik klass bilen går i samt en tio centimeter lång dekal att sätta på dörrarna för vår klass sponsor.

Indelningen blir följande:

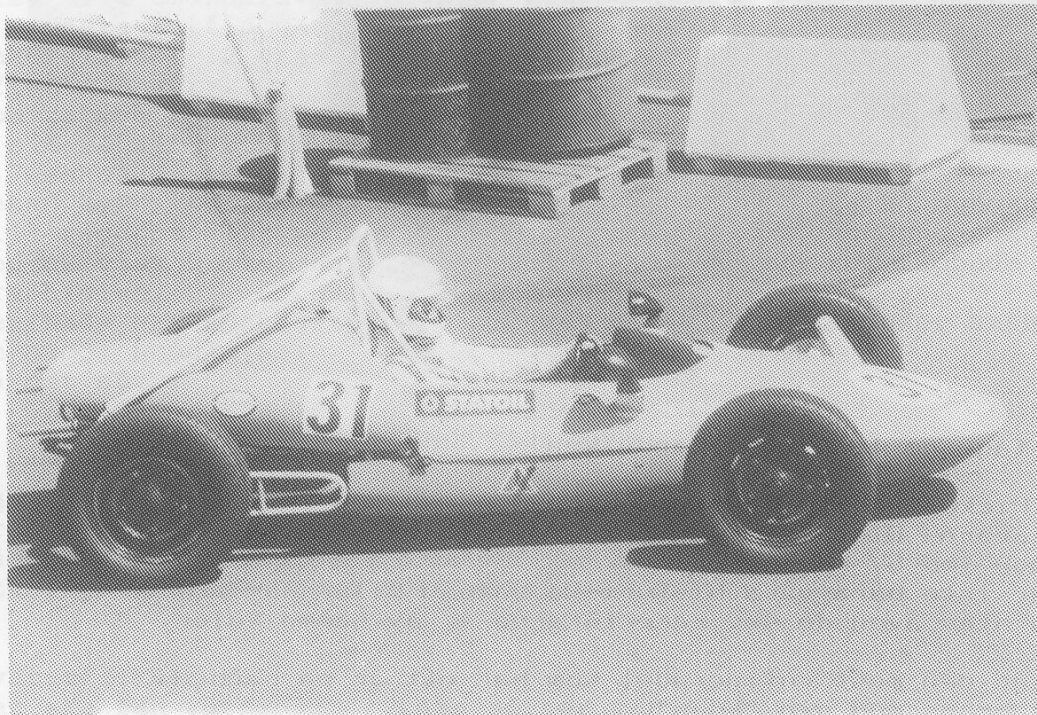
E 0-1300cc gult E	F 0-1300cc gult F
E 1301-1600cc rött E	F 1301-1600cc rött F
E 1601-2000cc grönt E	F 1601-2000cc grönt F
E över 2000cc blått E	F över 2000cc blått F

23^F

Tills nästa nummer, hare så bra!

Göran - Mian

FORMELSIDAN



Lennart Mattsson Karolin-67

Slutresultat av RHK-Cupen för Formel-Vee 1991

		Sturup	Falk.	Knutst.	Falk	Anderst	TOTALT
1.	Nick Tammemägi RPB-70	15	15	15	15	15	75
2.	Åke Lindh LS4-69	13	14	14	14	14	69
3.	Kent Baeck RSM-67	12	12	13	13	12	62
4.	L Mattsson Karolin-67	11	10	12	12	--	45
5.	B Persson Veeva-65	--	11	11	11	11	44
6.	Lars Åkesson GMS-70	14	13	--	--	13	40
7.	Lennart Ek Beach-66	--	--	10	10	10	30

Resultatet från MGCC:s sportvagnsmeeting i Knutstorp har räknats bort p.g.a. att tävlingen ej var med i Rutflaggans tävlingsprogram.

Inför säsongen 1992 hoppas vi få ut ytterligare bilar. Det ryktas bl.a. om 3-4 bilar från Malmö. Det måste finnas ytterligare ett antal formel-ve i Sverige mer eller mindre renoverade. Kom ut med bilarna.

Hälsningar Åke Lindh, Åhus.



Reportage om Team BRG, Sandviken

Team Picko Troberg, Team Malboro och nu även Team BRG, med förarna Olov Eriksson Cooper S, Torsten Balkefors Hillman Imp S.

Det är inte bara våra historiska saloon bilar som är gröna utan även de sk. racerförarna är av samma kulör.

Olov är den mest rutinerade, som har ett år på banorna tillsammans med sin "koja".

Debutssäsongen 91 gav lärdom att det spelar viss roll med antal år bakom ratten. Rutin kan t.ex. innebära att man fyller på "soppa" innan tävlingen. (Mantorp Park)

Till årets tävlingar har Cooper motorn varit på besök hos Jana Motor Sport, Bålsta, för trimning och modifiering. Bl.a. har en lammelldiff. och Longmantopp monterats på motorn.

Torstens erfarenheter från bannracing är som andre förare till rutintyngde Olov. Vid Mini Sevens 4 timmars tävling på Gelleråsen, placerade vi oss på 5:e plats i Big block klassen.

Tottes "Imp" är en äkta tävlingsbil, som importerades från Rootes Copetition Department 1965 av den kände tävlingsföraren Birger Hellgren från östersund.

Birger och Impen skördade stora framgångar på isbane och backtävlingar under senare delen av 60 talet.

Sista tävlingen de körde var så sent som 1984 i Samyaung cup.

Totte köpte bilen hösten 91, den var i ett mycket bra originalskick. Det enda som behövdes åtgärdas på bilen var att måla om den till teamets färger.

Vårt bilintresse har funnits sedan mitten av 70 talet. I garagerna står det några sportbilar som härstammar från "kolon". Så det är ingen slump att det är engelska bilar som gäller för Team BRG.

Om skrotet håller och fruarna tillåter ska vi köra många race under kommande säsong.

För det här med racing är det roligaste man kan göra med overallen på!

STANDARDVAGNSSIDAN

Brev till standardvagnsredaktionen.

I senaste Rutflaggan skriver Mats i all välmening, angående de snabba DKW F-12 orna på Nurburgring att man "bara" var 1 sekund efter per varv.

Som gammal DKW entusiast måste jag få komma in här.

I själva verket var den segrande hundkojan i 1150cc klassen bara 0,7 sekunder före den F 12a som blev 2:a i mål, och dessutom var Dekan 0,6 sekunder snabbare på sitt snabbaste varv än hundkojan. Till råga på allt så var det en annan Deka som var ännu snabbare, med en viss Dieter Hantzel som andreförare, men som tappade ena framhjulet.

Den hade ett snabbaste varv som var nästan 2,7 sekunder snabbare än nämnda hundkojas.

Så det så.

Hälsningar
Per Hågeman

Ps.

Från Tyskland får jag just höra att Richard Beck med en DKW Junior på Hockenheim slog hela armadan med Alfa GTA och Lotus Cortinor, Ett regnväder kan göra gott ibland.....

DS.

Svar till Per H.

Det ska fan va redaktör, här sliter man nätterna igenom för att hitta något att skriva om, när man sedan är klar så har man naturligtvis skrivit fel, man måste nog skärpa till sig då det verkar vara folk som läser vad man skriver. M.I.

PS

Från Täby får jag just höra att en viss Grögor Grönborg har lovat att visa en viss T Brorsson vem som är den snabbaste, Ett par pilsner kan göra gott ibland.....

DS.

ÖNSKAS KÖPA.

Ford Fairlane sports coupe 64/65. Ring Uffe på tel 08/97 83 07.

wareco
UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS

STANDARDVAGNSSIDAN

Klasser inför 1992.

- 1/E-Bilar oavsett cc
- 2/F-Bilar 0-----1000cc
- 3/F-Bilar 1001----1300cc
- 4/F-Bilar 1301----2000cc
- 5/F-Bilar 2001-----cc
- 6/Grupp 3 och 4 bilar från tiden.

SPONSOR FÖR STANDARDVAGNSKLASSEN 1992.

Under 1992 har alla som vill ha en mycket fin verktygslåda fått en möjlighet att ordna detta genom att vinna sin klass.

Genom att vi har fått WARECO AB som sponsor kommer de sex klassvinnarna att få var sin KENNEDY verktygslåda i slutet av året.

Första och andrapriserna vid de fem deltävlingarna kommer att vara KVALITETSVERKTYG från WARECO,

Om du kör alla 5 deltävlingarna som ingår i WARECO CUP och blir klassvinnare kommer du att gå med vinst för första gången sedan du startade din racingkarriär, det låter inte helt fel.

Vad måste du då göra för att vara med och tävla om dessa fina priser? Jo detta, du måste sätta på en dekal som är 40x10 cm på bägge sidor av bilen.

Jag är ganska säker på att detta inte ska vara något problem för någon av er, men utan dekaler inga priser.

Sedan kommer WARECO att vara med i den monter som vi ska ha på Sollentunamässan i höst, men det är något som eder klasspappa och Johan Ålander kommer att lösa.

Den dekal du ska ha på bilen är den som du ser nederst på denna sida.

STARTNUMMER.

Mitt förslag är som följer.

F-Bilar över 2000cc	startnummer 1 -- 9
F-Bilar mellan 1301 -- 2000cc	--: 10 -- 29
F-Bilar --: 1001 -- 1300cc	--: 30 -- 49
F-Bilar under 1000cc	--: 50 -- 69
E-Bilar alla	--: 70 -- 79
Grupp 3 och 4 bilar från tiden	--: 80 -- 89

Detta är bara ett förslag, åsikter önskas.

Har räknat igenom vad som kommer i våran klass och fått ihop 42 bilar som är säkra, det borde betyda att det äntligen kan bli två heat. Vi ska inte godkänna något kval eller liknande, utan de som vill åka ska veta att det är klart när de anmält sig till en tävling. **ALLA ANMÄLNINGARNA SKA IN TILL ER KÄRA KLASSPAPPA UNDER 1992,** (så han kan sortera bort Rograr, Wickar, Gregrar mm så han får vinna lite igen).

wareco

UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS

Kennedy

TOOL BOXES
CHESTS
ROLLER CABINETS
WORK BENCHES

Since 1911

MODELL 266

MADE IN USA

Löstagbar verktygskorg
med fack för hylssats

Ugnslackerad
Inga vassa kanter

Extra förstärkning i locket ger
ökad styrka och stabilitet

Regntätt
läsbart lock

Utsatta hörn är
rundfalsade för extra
styrka och säkerhet

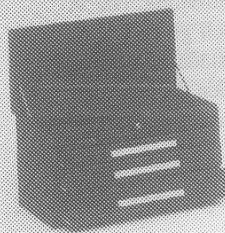
Dubbla sidoväggar
minskar risken för
skador inne i
verkstadslådan

I-formad stålskena med
lådstopp av fjäderstål ger
hög bärighet när lådan är
maximalt utdragen

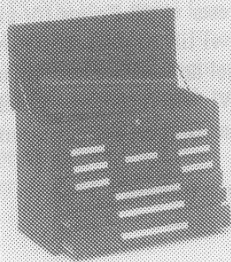
Kraftiga lådhandtag av
strängpressad aluminium

Automatisk låsning av lådorna
när locket är nedfällt

modell
263



modell
360



wareco
UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS

Wareco AB · Box 53 · 183 21 TÄBY
Tel 0762-202 50 · Fax 0762-201 67



DAGS ATT BOKA 1992 ÅRS RESA TILL NÅGOT AV VÅRA RESMÅL. VI RESER MED BUSS TILL FYRA BANOR I EUROPA OCH SER INTERNATIONELL TOPPRACING TILLSAMMANS MED VÅRA GUIDER CHARLIE LOHMANDER OCH JAN TROMARK. BOKA SÅ FORT SOM MÖJLIGT FÖR ATT VARA SÄKER PÅ ATT KOMMA MED.

RESMÅL 1. ZANDVOORT - HISTORISK RACING

Vi startar säsongen med att besöka Holland i maj när det är som allra vackrast och tulpanerna står i blom. Platsen vi kör till heter Zandvoort och ligger vid havet strax utanför Amsterdam. Tävligen är den andra i EM-serien för historiska bilar och självklart kommer det att finnas svenska förare med att heja fram, inte minst vår egen EM-mästare Tommy Brorsson. Zandvoort är kanske mest känt för oss svenskar som banan där Joakim Bonnier vann sin enda GP-seger i en BRM 1959, men historien kan berätta mycket om denna legendariska bana som idag inte har F1-status. Den nya styrelsen för banan har dock stora planer på en ny utbyggnad och man har inte givit upp hoppet om att åter få stå som F1-arrangör.

Vi reser med buss från Helsingborg på torsdag kväll klockan 18.00 och anländer till Zandvoort på förmiddagen då vi checkar in på hotellet som ligger nära banan och stranden. Vi ägnar sedan hela helgen åt tävlingarna, men kan om det finns intresse arrangera en utflykt till Kukenhof, som är en blomsterpark av sällan skådat slag. Kanske är detta ett måste för eventuellt medföljande damer som vid sidan av strandpromenaden och shopping kan få sitt lystmäte tillfredställt på blommor.

Efter tävlingarna på söndag startar vi direkt hemresan och är tillbaka tidigt på måndag förmiddag. :

PRIS: 2.995:- inkl. hotell (del i dubbelrum) och frukost.
Tillägg för enkelrum 150:- per natt och person.
Avbeställningsskydd 100:-

RESMÅL 2. LE MANS - 24 TIMMARS

Vi ställer kosan mot Frankrike och klassiska Le Mans, som är en deltävling i VM för sportvagnar. Vi svenskar har stort intresse med flera startande svenska racerförare. Inte minst tänker man kanske på Stanley Dickens som har vunnit detta 24-timmars lopp i en Sauber-Mercedes. Resan startar i Helsingborg klockan 07.00 på morgonen den 19 juni, d.v.s på självaste midsommaraftonen. Vi reser sedan med bussen till Eindhoven där vi övernattar för att sedan på morgonen fortsätta mot Paris. Vi bor två nätter i Paris och bussar ut till banan som tar ca. 2 timmar. Detta gör vi på grund av det finns inga hotell att uppbringa i närheten av banan och vi tror att Paris lockar till kvällsnöjen och shopping när man tar en paus från det gigantiska 24-timmars loppet. Efter tävlingarna, som väl inte behöver någon närmare presentation, reser vi till Reims för champagneprovning. När vi avsmakat de bubblande vinet fortsätter vi till Bryssel där vi övernattar och givetvis inmundigar en förträfflig måltid. Bryssel är kanske en av de trevligaste städerna i Europa och definitivt ett kokkonstens Mecca. Vi är tillbaka igen i Helsingborg den 23 juni med massor av erfarenheter i bagaget och har firat en en midsommar i bilsportens tecken.

PRIS: 3.595:- inkl. hotell (del i dubbelrum) och frukost.
Tillägg för enkelrum 150:- per natt och person.
Avbeställningsskydd 100:-

RESMÅL 3.**NÜRBURGRING OLDTIMER GRAND PRIX**

Legendernas bana Nürburgring och Oldtimer Grand Prix. Världens största tävling för historiska sport och racervagnar med över 600 deltagare och flera tusen intressanta bilar kring banan. Banan ligger underbart vackert i Eifelbergen i trakten kring Moseldalen, som kanske är en av de skönaste delarna av Tyskland. Den här resan är ett måste för den historiskt intresserade, som här har chansen att se och uppleva allt det man läst om i böcker och sett på gamla filmer. Nürburgring Rennsportmuseum, som vi självklart besöker, är ett levande museum där bilarna lånas in när de inte återfinns på banan. Våra båda guider vet att berätta massor om denna intressanta plats och de som hört Charlie Lohmande kåsera om hur det var när han tävlade på "Ringen" i en Ferrari, vet att det vankas högtidsstunder när Charlie kommer i berättartagen.

Vi bor nere i Moseldalen, ca 50 minuter med buss till banan, i en stad som heter Cochem, där vi förutom en tur på Mosel, provar vita viner och njuter av tillvaron.

Vi lämnar Helsingborg på onsdagkvällen klockan 20.00 den 12 augusti och reser på natten mot Cochem dit vi anländer på förmiddagen. Efter det att vi checkat in på hotellet går bussen till banan för en första titt på härligheten. Man behöver flera dagar för att smälta alla intryck och framför allt - finna de platser man vill vara på under själva tävlingarna som startar på lördagen. Under vistelsen vid banan besöker vi alltså Rennsportmuseum, samt försöker vi arrangera en tur runt den gamla klassiska "Nordslingan" med vår buss, då vi berättar om alla kurvor, 178 stycken, samt låter Charlie minnas hur det var på den gamla goda tiden.

Direkt efter tävlingarna på söndagen startar vi hemresan, som går via Aschaffenburg där vi övernattar på ett mycket trevligt hotell. På morgonen besöker vi Rosso Bianco Collection, ett av världens största och intressantaste museum när det gäller sport och racersportvagnar.

Ägaren Peter Kaus hoppas vi kan hälsa oss välkomna och berätta lite om sina fantastiska samlingar. Efter museibesöket fortsätter vi mot Helsingborg, dit vi beräknas anlända sent på natten den 17 augusti. Det här är en "höjdarresa" för entusiasten och vi uppmanar till att boka så snabbt som möjligt för vi har endast ca. 50 platser i bussen.

PRIS: 3.495:- inkl. hotell (del i dubbelrum) och frukost.
Tillägg för enkelrum 150:- per natt och person.
Avbeställningsskydd 100:-

RESMÅL 4.**SALZBURG RING - FINAL HISTORISK RACING**

Vi har nu kommit fram till september och den svenska racingsäsongen är slut, men tävlandet fortsätter i Europa. Vi ställer kosan mot Salzburg och finalen i EM-serien för historiska bilar. Förhoppningsvis får vi chansen att heja fram Tommy Brorsson till ett nytt EM-tecken, men vi tror även att det kommer att delta ytterligare svenskar. Banan, Salzburg Ring, ligger i den vackraste delen av Österrike där naturen är så bildskön så att man tappar andan. Filmen Sound Of Music spelades in i trakten kring själva banan, så för de som vill uppleva denna storslagna natur rekommenderar vi den här resan.

Vi startar i Helsingborg torsdagen den 17 september på kvällen klockan 06.00 för färd till Aschaffenburg där vi övernattar. På morgonen tittar vi på det fantastiska museet Rosso Bianco Collection, ett av världens största och intressantaste när det gäller sport och racersportvagnar, innan vi fortsätter direkt till Salzburg där vi bor under tävlingarna. För de som vill uppleva historiens vingslag, inte bara vad det gäller motorsport, gör vi en utflykt till Berchtesgarden och Hitlers örnäste någon av dagarna. Detta är en mycket spännande utflykt. Efter tävlingarna kör vi mot München där vi besöker Deutsches Museum, som är ett teknik museum på 55.000 kvm och i fyra avdelningar. Museet innehåller allt inom det tekniska som bilar, flygplan, tåg m.m. Efter detta besök fortsätter vi till Kirchheim där vi övernattar. Vi kommer tillbaka till Helsingborg den 22 september och har då satt punkt för racingsäsongen 92 på ett spännande och trevligt sätt.

PRIS: 3.395:- inkl. hotell (del i dubbelrum) och frukost.
Tillägg för enkelrum 150:- per natt och person.
Avbeställningsskydd 100:-



RESEANMÄLAN

Jag vill anmäla mig till följande av RACE RESORS arrangemang 1992:

Namn:.....

Adress:.....

Postadress:..... Tel:.....

Sändes till **Jan Tromark, Box 14, 260 35 ÖDÅKRA**

- Zandvoort - historisk racing den 28.5 - 1.6.92 **Pris: 2.995:-**
- Le Mans - 24-timmars den 19.6 - 23.6.92 **Pris: 3.595:-**
- Nürburgring Oldtimer Grand Prix den 12.8 - 17.8.92 **Pris: 3.495:-**
- Salzburg Ring - final historisk racing den 17.9 - 22.9.92 **Pris: 3.395:-**
- Jag vill ha hjälp med biljetter till tävling

Resorna arrangeras av **Jan Tromark** och **Charlie Lohmänder** i samarbete med **Hyllingebuss**.

Jan Tromark **Box 14 260 35 ÖDÅKRA** **Tel: 042-205233 Fax: 042-205234**

Charlie Lohmänder **Box 41 260 42 ARILD** **Tel: 042-346467**

Anmälningsavgift **500:-** per person insättes vid anmälan på postgiro 612521-5 Jan Tromark.
Märk talangen anmälningsavgift och resmål.

Våra bussar är moderna helturistbussar med toalett, pentry och TV-video.

Inträdesbiljett till Rosso Bianco Collection ingår i priset på Nürburgring-resan, samt Salzburgresan där även inträdet till Deutsches Museum ingår.

Vi har valt alternativet endast frukost på hotellen, då Charlie och jag menar att det är trevligare att prova olika matställen och så behöver vi inte passa några tider vilket kan innebära att vi måste lämna banan innan träning eller tävling är slut.

Vi kan också hjälpa till med att skaffa biljetter till de olika tävlingarna, vilket kan innebära att vi kan få viss rabatt. Detta gäller självklart även andra evenemang som besök på Örnästet, Kukenhof och liknande. Om Ni vill att vi skaffar biljetter till den aktuella tävlingen så fyller Ni i rutan under resorna.

Med en önskan om ett bra 1992, önskar jag Er välkommen ombord på någon eller några av våra resmål.

MVH


Jan Tromark