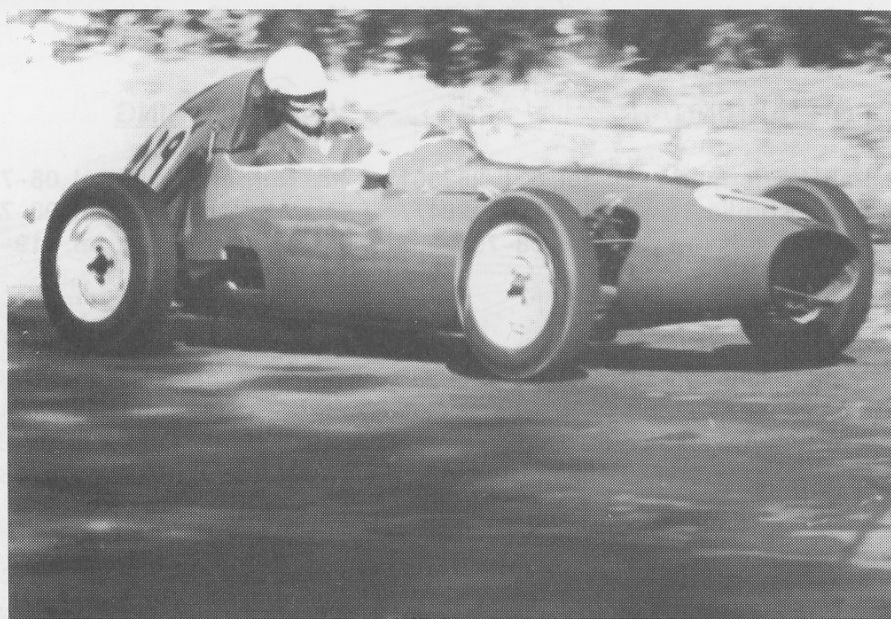


# RUTFLAGGAN NR 2. 1993



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



## Senaste nytt från Tävlingssekreteraren

Jo, nu var det så att vår flitiga redaktör har bestämt sig för att komma med ännu ett nummer av vår Klubblaska. Att han orkar karlsloken !!!!!

Först var det Mantorp Park där det blir publiktävling. För oss innebär detta en anmälningsavgift på facila 400.- . Jag förstår inte att de kan få det att gå ihop. Men det är väl mina fina blåa ögon. Så ta fram den (pennan alltså) och rita ihop din anmälan. Alla får åka.

Anderstorp planerar och håller på för fullt, vi har fått massor av intresseanmälningar och har nu kommit fram till att en bil i A - D räcker inte för ett heat. Så Du får åka med GT/GTS eller som uppvisning i pausen mellan heaten. (Där blir det flera gamlingar).

Detsamma gäller heat 4 dvs. FF, F3 och FSuperV. 5 intresseanmälningar, så vi ställer in även detta heat eller ta det som uppvisning. Här kostar det 250.-.

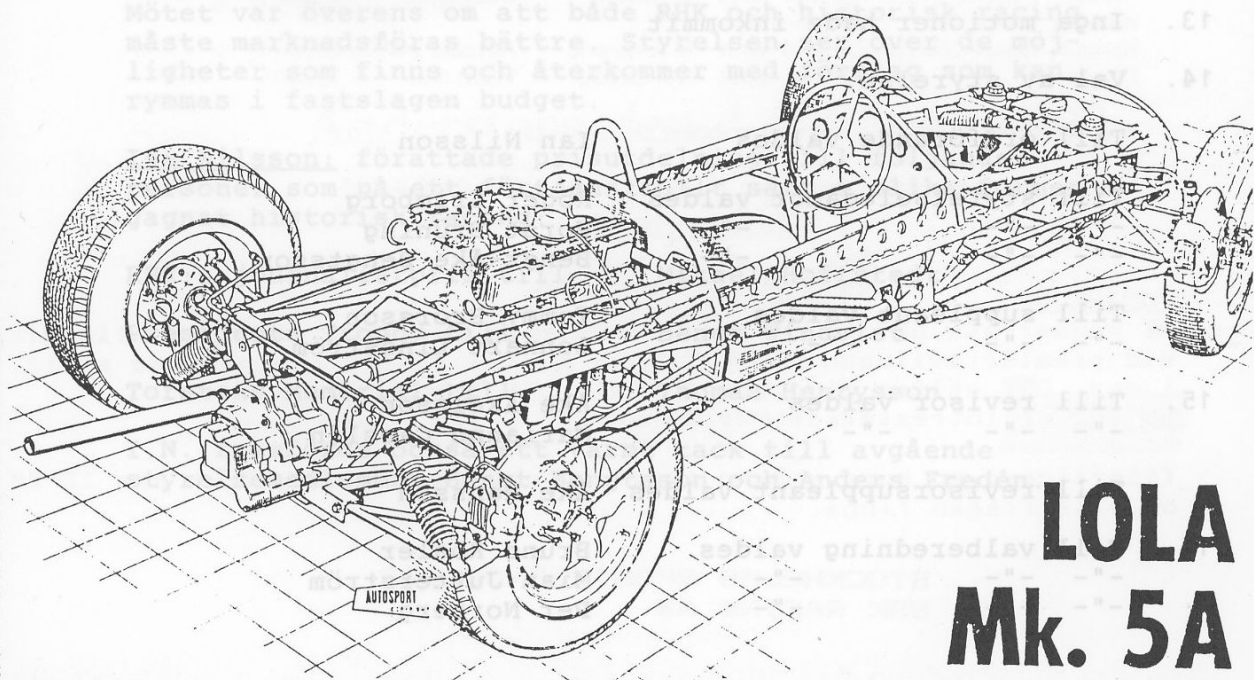
På Karlskoga åker alla igen. Där får vi även ett 4 timmars lopp för hundkojor. Det blir kul att få åka där igen. Min bil har minnen därifrån sen 60- talet.

Så ladda batteriet, snart gäller det.

Ha det bra hälsar

Horst

PS. Idéer och förslag, artiklar om din vinterrenovering, beröm eller utskällning tar var redaktör emot med glädje. Det sistnämnda vidarebefodras till Ordföranden för inmatning i klubbens computer (Soptunnan)



**LOLA**  
**Mk. 5A**

PROTOKOLL FÖRT VID RACERHISTORISKA KLUBBENS  
ÅRSMÖTE I TROLLHÄTTAN 1993-01-30.  
(inkl styrelse 48 st personer närvarande)

1. Till mötes ordf valdes Ian Nilsson
2. Till mötes sekr valdes Roger Grimborg
3. Till justeringsmän valdes Staffan Lindberg och Bruno Rösler att jämte ordföranden justera protokollet
4. Godkändes att årsmötet blivit behörigen utlyst
5. Fastställdes den förelagda föredragningslistan
6. Verksamhetsberättelsen för 1992 föredrogs av Ian Nilsson och godkändes av mötet
7. Arsredovisning föredrogs av Ian Nilsson
8. Revisionsberättelse upplästes av Horst Brüning
9. Arsräkenskaperna fastställdes och godkändes av mötet
10. Enligt mötets beslut beviljades styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret
11. Budget för 1993 föredrogs av Horst Brüning
12. Fastställdes att årsavgiften för 1994 skall vara oförändrad (500:-)
13. Inga motioner hade inkommit
14. Val av styrelse:

Till ordförande valdes	Ian Nilsson
Till styrelseledamot valdes	Roger Grimborg
"- - -"	Horst Brüning
"- - -"	Bengt-Åke Bengtsson

Till suppleant valdes	Tommy Brorsson
"- - -"	Lennart Lindström

- |                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| 15. Till revisor valdes | Ake Axelsson     |
| "- - -"                 | Marianne Casslén |

Till revisorsuppleant valdes	Ake Hansson
------------------------------	-------------

- |                              |                  |
|------------------------------|------------------|
| 16. Till valberedning valdes | Bruno Rösler     |
| "- - -"                      | Mian Jutterström |
| "- - -"                      | Per Norberg      |

## 17. Övriga frågor:

Håkan Sandberg: ang resebidrag för internationell deltagare i Svensk int tävling. Beslutades att Jan Tromark och Ian Nilsson författar en skrivelse till SBF.

Göran Kölborn och Mian Jutterström samt likalydande skrivelse från Håkan Roos: ang däcksväl för hist bilar. Berörda parter sammanställer en lista över "svåra" dimensioner och skickar till Staffan Lindberg som tillsammans med Lars Widenborg gör en bedömning för vidare åtgärder.

Ian Nilsson och Staffan Lindberg: ang nytt appendix K som presenterades och S.L. redogjorde för valda delar ur detta som exempel. S.L. ombads att skriva en inlägga till Rutflaggan för att sprida kännedom om nya appendix K.

Horst Brüning: presenterade nytt körschema för 1993 och påtalade svårigheter med vissa datum då antalet bullerdagar skurits ned för vissa banor.

Ian Nilsson: ang uteslutning av vissa biltyper ur historiska reglementet.

Möjligheter finns att utfärda nationell ID-handling för ex vis Lotus -7 för fortsatt deltagande i lämplig klass. Disk ang vilka klasser som kan köra tillsammans. Beslutades att berörda klassrepresentanter tar en förhandling och tillställer styrelsen ett förslag som kan accepteras av alla parter.

Disk ang bullerbegränsning och klargjordes att 100 dB är den gräns som gäller.

Nick Tammemägi: ang marknadsföring av historisk racing. Mötet var överens om att både RHK och historisk racing måste marknadsföras bättre. Styrelsen ser över de möjligheter som finns och återkommer med förslag som kan rymmas i fastslagen budget.

Ian Nilsson: förättade prisutdelning till följande personer som på ett förtjänstfullt sätt i olika former gagnat historisk racing:

RHK:s journalistpris till Mikael Hoffstedt

Presidents Trophy till Bengt Winqvist

Torstens Memorial till Thomas Henrysson

I.N. framförde också ett varmt tack till avgående styrelsemedlemmar Bengt Bengtsson och Anders Fredén.

## FLYGANDE KILOMETERN.

Efter senaste begivenheten i detta ämne, som gick av stapeln i Falkenbergs närhet 9209II, så ber jag nu att få göra Er uppmärksamma på att nästa tillfälle, preliminärt blir i slutet av maj månad 1994.

Vi vet ju att i RHK:s kretsar, finnes en del fordon som har vissa möjligheter att hävda sig i denna tävlingsform. Tidigare har vi fått en viss kritik, att vi inte meddelat i rimlig tid, men nu anser vi att ett drygt år före, får räcka.

Deltagareantalet får vissa begränsningar av praktiska skäl, varför vi arbetar efter nedanstående upplägg.

Innehavare av svenskt rekord, inbjudes automatiskt, för att försvara sitt rekord. Till varje klass får ytterligare en utmanare delta. Tävlingsledningen förbehåller sig rätten att tillsammans med teknisk expertis, välja den som anses ha de största förutsättningarna för att slå ett rekord. Om den som har svenska rekordet i sin klass, inte kan delta av olika orsaker, tar tävlingsledningen in 2 utmanarefordon.

Körningarna kommer att ske under en vardag och kommer även att blandas med MC-åkare.

Startavgiften var vid förra tillfället 4.500:- per startande. De ingår i denna summa: Totalt säkerhetsupplägg, Videoinspelning, där varje deltagare erhåller en teip. Matsservering under hela tävlingsdagen för förare och medhjälpare i varje team. m.m.

### Gällande svenska rekord för FLYGANDE KILOMETERN efter den 9209II.

Klass A	Över 8000 cc	293.634 km/t	Björn Carapi	De Tomaso P.	920911.
Klass B	5000-8000	297.974 km/t	Bo Ridström	Lotus Esprit V8	920911
Klass C	3000-5000	315.2 km/t	Björn Sundfelt	Porsche 911	871017
Klass D	2000-3000	282.9 km/t	Björn Svallner	Saab 9000	871017
Klass E	1500-2000	249.185 km/t	K Abrahamsson	Chevron B16	880818
Klass F	1100-1500	223.0 km/t	Ulf Norinder	Porsche I500	600809
Klass G	750-1100	199.0 km/t	Y Rosqvist	BMC-Cooper	620626
Klass H	500-750	103.318 km/t	Ulf Boman	Fiat 500	880818
Klass I	350-500	150.643 km/t	G Rösler	Cooper F3	920911
Klass J	250-350	-----			
Klass K	Under 250	222.916 km/t	M Knezevic	A/Rotax 247	920911
Diesel		209.18 km/t	CM Skoog	Volvo 343	780901.

Intresseanmälningar för utmanare emotses skriftligen till

Lennart Lindström Sallebergsvägen 20 310 50 Slöinge Tel: 0346-44095  
Fax 0346- 44085.

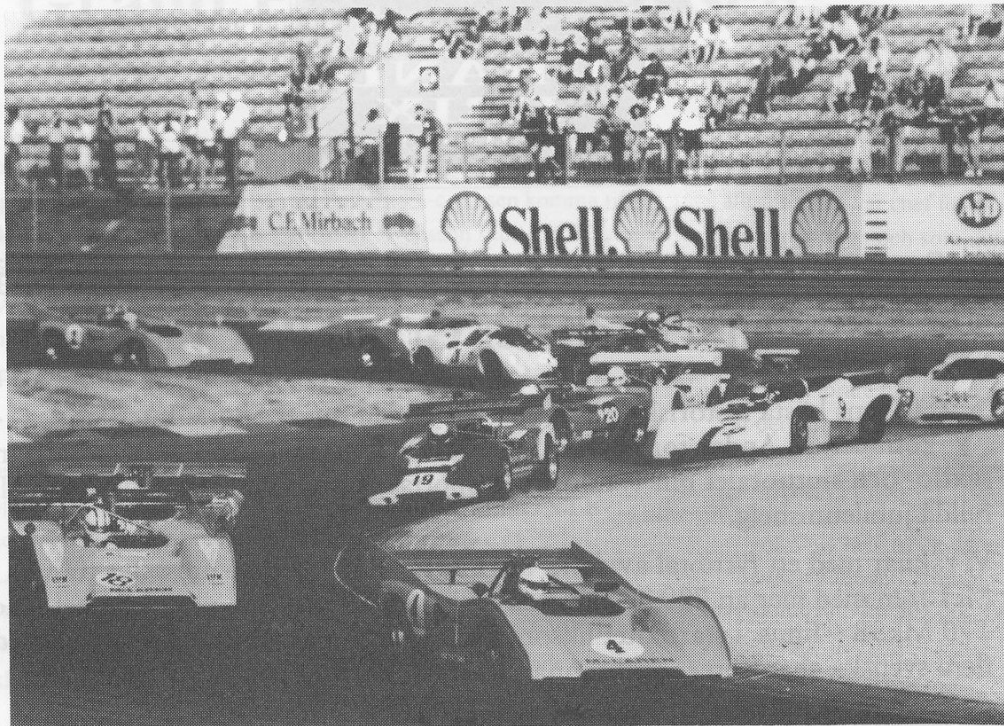
### FÖRARKURS

SSK kommer att ha den första förarkursen för året på Kinnekulle Ring vid premiärtävlingen den 1-2 maj. Kursen kommer att vara 30 april - 1 maj. Det gäller både för formel- och standardbilar. Ni som är intresserade - ring 08-742 17 18.

Ytterligare en kurs kommer troligen att ske under helgen den 22-23 maj om efterfrågan finns.

**STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB**  
**SSK RACING AB**

# Årets stora motorfest!



Skandinaviens Grand Prix-bana i Anderstorp fyller 25 år. Dessutom är det 20 år sedan vårt första Formel 1-lopp. Vi firar med en hejdundrande motorfest i dagarna tre. Boka redan nu den första helgen i juni för ett besök på Scandinavian Raceway.

- Internationell historisk racing
- Formel 1-kavalkad med Ronnie Petersons bilar
- Skandinavisk racing
- Jubileumsrally
- Stor klubbavdelning
- Grillfest med underhållning
- Flyguppvisning och mycket, mycket annat

## Anderstorp den 4-5-6 juni 1993



na.j

Vän



SCANDINAVIAN RACEWAY  
1127 tel: 0371-181 70 Fax: 0371-181 77  
Box 94 - 581 02 Linköping - Tel: 013-11 19 30 - Fax: 013-12 50 99





## Super Sports och Formel 1 huvudnummer på Continental Oldtimer Grand Prix Jubileum.

Världens bästa historiska klass – Steigenberger Super Sports International – kommer till Anderstorp den 4-5-6 juni. De fantastiska sportvagnarna från sextio- och sjuttioalet blir tveklöst den sportsliga höjdpunkten under vår välfyllda jubileumshelg.

Vi räknar med ett fyrtiotal av dessa bilar, varav flera är Can-Am-bilar från McLaren med mer än 700 hästkrafter. Även segrarbilen från premiärracet – Lol T70 Mk3B – finns i startfältet liksom stora skaror av snabba 2-litersbilar med flera svenska chaufförer i sittbrunnarna.

En minnesvärd upplevelse väntar varje motorvän!

### Fyra Fullfjädrade Formel-Ettor!

Från brittiska FORCE kommer inte mindre än fyra perfekta F1-bilar. Två av de – March 711 och Lotus 72 – var ursprungligen Ronnie Petersons tävlingsbilar. Nu ska de köras igen på torvmossen, precis som i fornstora dar. De får sällskap av en McLaren M23 (ex. Hunt) och en Tyrrell 012 (ex Alboreto).

Tänk att återigen få se och höra F1-bilar på Grand Prix-banan!

### Tävlingar både lördag och söndag!

En rad historiska klasser kommer att backa upp Super Sports och F1:orna, bland annat de allt populärare standardbilarna. Missa inte heller Thundersports Trophy – de något modernare klassikerna med flera Grupp C-bilar i startfältet. Programmet är för övrigt i stort sett identiskt både lördag och söndag. Det innebär att du lugnt kan välja den dag som passar dig bäst utan att riskera och missa något.

### Mycket mer än racing!

Men Continental Oldtimer Grand Prix Jubileum är mycket mer än så. En jättelik avdelning för märkesklubbar, WASA/Bilsports årsmöte, Sveriges största grillfest, flyguppvisningar och mycket, mycket annat väntar oss i Anderstorp.

Festligheterna börjar faktiskt redan på vägen dit. I bifogat material kan du läsa om vårt Jubileums-Rally med flera olika startplatser och etappmål i Växjö.

Men skynda på om du är intresserad – antalet deltagare är begränsat!

**WASA**  
FÖRSÄKRING

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

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

**TEKNIKENS**  
allt om Bilen

# Grand Prixet på mossen!

**Drömmen blev sann. I början av juni – när Sverige och särskilt Småland är som vackrast – kom den förnäma F1-cirkusen till Scandinavian Raceway i Anderstorp. Smokey & Co:s vansinniga dröm hade blivit verklighet på fem år...**

Man skrev 1973. Intresset för formel 1 stod på topp i Sverige. Ronnie Peterson hade tagit plats i berömda JPS-Team Lotus bredvid 1972 års världsmästare, brasilianaren Emerson Fittipaldi. Nu skulle Ronnie äntligen få visa sin klass...

Hemma i Sverige hade den lille trinde med cigarren och det typiskt stubbade håret – dvs Sven-Edvin Åsberg alias Smokey – fått klartecken för Sveriges första F1-GP någonsin. Anderstorp beredde sig för fest. Och runt omkring i nejden fejadades och fixades det för att ta emot storbiliken.

Grand Prixet med större intresse än de flesta var en annan småländsk nyckelfigur, Big Bengt Erlandsson i Hillerstorp. Han hade byggt sitt otroliga High Chaparall och tro det eller ej, det var där världsstjärnorna skulle inkvarteras! Mitt i obygderna alltså. I en västernstad uppbyggd till stor del av telegrafstolpar och slipers! Mitt i härligheten hade Big Bengt byggt hotell! Eller för att vara mer korrekt, höll på att bygga hotell...

Texaco hade gått in som huvudsponsor och Marlboro var inte helt osynliga heller. Dessutom hade cigarrrettmärket ett gyllene tillfälle att ställa till fest – High Chaparall var som en skänk från ovan eftersom denna anläggning passade bilden som handsken.

Motor-Sverige gick i F1-feber. Nu skulle hela F1-cirkusen komma till Mossen. Svensson skulle få tillfälle att se kanonerna på nära håll. Och hur skulle det gå för Ronnie? Örebroaren som varit otroligt snabb hittills, men inte lyckats komma först ännu – seger på hemmaplan?

## DRAMA I MONTE-CARLO...

För min egen del började Sveriges F1-GP redan vintern 1972. Då hörde Smokey av sig och frågade om det fanns någon möjlighet att Ronnie skulle kunna komma till Anderstorp med en March F1:a för att prova. Dels alltså för att se om banan passade F1, dels för att se hur en F1:a uppförde sig och givetvis också för att göra PR för det kommande evenemanget.

I samband med ett EM-lopp för F3 kom Ronnie i sällskap med March-konstruktören och några mekar till Scandinavian Raceway med den bångstyriga March 721X-racern. Ronnie bjöd på stor show. Ställde upp Marchen i en broadside i Gislaved-kurvan som varken skådats förr eller senare! Det brann i ytterdäcket...

Och media skrev och VM-banan.

Ju närmare 1973 kom, desto mer störd blev jag av att Reine Wisell, min gamle vän, eventuellt inte skulle ha någon bil till denna historiska premiär på svensk botten. Jag talade med Ronnie och min kompanjon i Sportpromotion, Staffan Svenby, hur vi skulle kunna lösa problemet.

– Snacka med Max, sade Ronnie.

Och det gjorde jag. Max Mosley alltså som då var chef för den välkända Marchfabriken och som numer är mäktig FISA-boss!

Jovisst tyckte Max och även Robin var tilltalad av idén trots att man hade sina egna förare där Jean-Pierre Jarier var det största namnet. Reine hade ett gott namn och vi skulle få hyra bilen för 50 000:- i runda tal.

Jag sade ja. I nästa ögonblick började jag fundera över hur i helsike jag skulle få fram 50 000:- i en handvändning.

Efter långa och hårda förhandlingar med Smokey & Co kom vi överens om ett bidrag på 30 000:-. Då fattades det bara 20 000:-...

Staffan hade med tur och skicklighet lyckats få kosmetikföretagen Pierre Robert intresserat och så, till slut hade vi lyckats få ihop de 50 000:-. Men något för allt jobb, resor etc. blev det inte och inte heller fick Reine en enda spänn.

Allt sköttes under största hysch-hysch.

I monte-Carlo – i samband med Monacos GP – fick vi låna Mike Beutlers 721G och hans reservkaross som var helgul utan hans ordinarie sponsorreklam för fotografering. Bilen rullades ut ur sitt garage och togs till trappan framför Hotel de Paris kl. 06<sup>00</sup> på morgonen. Men Pierre Robert fick sina pressfoton...

Ronnie var lätt road av våra ansträngningar och höll på att garva på sig när han hörde att vi till och med funderade på att köpa en bil, ett par motorer och en lastbil full med delar! Max gav oss nämligen ett erbjudande som man normalt inte kunde tacka nej till. En komplett 721G, en lätt ålderstigen reservmotor, en extra mono-



coque, karosser och en uppsjö reservdelar – allt för 250 000:-! Gissa om jag var sömlös under nätterna en tid...

## KULLTORP CURVA GRANDE...

Den stora begivenheten kom allt närmare. JPS Team Lotus hade, i likhet med de flesta andra stallen, förlagts till västernstaden High Chaparall. Som långt ifrån var klar.

Men efter lite mummel i kön accepterade 99% High Chaparall, det var trots allt väldigt annorlunda.

Det vänliga Fordfolket hade ställt Granadabilar till stallets förfogande vilket innebar att Emerson, Ronnie, Collin Chapman och Peter Warr, team managern, hade varsin. Självt hade jag fått låna en Lotus Europa TC av far och son Wendel i Malmö.

Vägen från High Chaparall till banan var både lång och krokig. Rena rallyslingan skulle jag vilja påstå. Alltså var det som upplagt för små race till och från banan.

Jag minns fortfarande med välbehag incidenten vid kulltorp.

Ut ur skogen kom man in i en allé och det såg ut som om vägen fortsatte parallellt med en ladugård rakt fram. Men så, det gjorde den inte alls. Helt utan förvarning dök en vinkelhöger upp!

Gissa vad som hände.

Peter Warr, som låg först, försökte inte ens bromsa utan for upp på ladugårdsbacken i ett dammoln. Colin Chapman, som låg tvåa försökte ta kurvan och började svänga med kom snabbt på att det var omöjligt och försvann i en serie retursladdar samma väg som Warr. Ronnie var trea och mer van vid grusväg. Ställde upp sin Granada i århundradets bredsladd och for ner i det lilla diket men kom upp igen. Emmerson hann bromsa bättre och hade bara ett litet ställ i kurvan medan han höll på att garva på sig åt de andra.

Och jag var sist och kunde betrakta det hela från parkettplats och vinkade muntert åt Colin och Peter...

Den kurvan talade man länge om.

High Chaparall-hotellet hade mycket tunna väggar vilket medförde att man kunde höra vad grannarna hade för sig... Hela F1-ligan blev för en gång skull som en enda stor familj, inga hemligheter.

Emerson var mycket förbryllad över att den allmänna toaletten inte hade dörrar. Det måste ha varit en syn för Gudar att se Emmo, Ronnie, Cevert och Yours truly med brallorna nere vid fotknölar.

Men Big Bengt och hans folk ställde upp på alla vis. Inget snack om öppethållande eller några sura miner. Det omöjliga fixades direkt medan miraklen tog lite längre tid.

Som när Texaco-chefen kom på att han skulle ha ett jätteparty på ranchen. Felet var bara att alla bolag och affärer var stängda för helgen, men det kunde ju inte en man bördig från Texas veta. Men tack vare fint stöd från Big Bengt & Co räddades situationen elegant.

Sverige var fantastiskt på den tiden...

## REINE SNABBARE ÄN FABRIKSBIKLARNA!

Jag kunde inte låta bli att småle av belåtenhet när den fd. juniorbrottaren från Motala, Reine Tore Leif Wisell, tvålade till Marchs fabriksförare med Jarier i spetsen.

Reine var betydligt snabbare på träningen än March väntat sig och Robin Herd sken ikapp med solen.

Att Ronnie skulle flyga fram var väntat, så det var ingen större sensation. Allt var upplagt för seger för bagarns grabb från Örebro.

Men det skulle inte bli som planerat varken för Ronnie eller Reine.

Mitt jobb på premiärracet bestod i att vara värd hos huvudsponsorn Texaco i deras VIP-buss samt hålla i presstrådar runt Ronnie & Reine.

Men när det drog ihop dig till start smet jag. Körde bort till den sk. NGK-läktaren (gamle vännen Nils-Gustaf Andersson på AGB hade försett en hel läktare med några tusen personer med gula NKG-mössor och om jag inte minns fel härjade en viss herr Troberg i depån tillsammans med ett antal japaner som hjälprea åt Nils-Gustaf) som låg vid sista kurvan före mål.

Stundens allvar tyngde mig och jag ville vara lite ensam (bland några tusen personer!) och dessutom se starten och åtminstone de första varven.

Chris Wollin i högtalartornet mäsade att nu minsann, mina damer och herrar, är ekipagen på väg fram till uppvärmningsvarvet före start. Jag var så nervös att jag tvingades gå ner från läktaren för att s.a.s lätta på trycket.

På väg tillbaka hör jag i högtalarna att Reine fått något problem och stannat utmed banan. Jag skyndade mig upp för att om möjligt se vad som hänt – hur man nu skulle se det.

Minuterna kändes som timmar.

Så kom Chris med besked. Infästningen i monocoquen till en främre länkarm hade brustit och Reines bil rullades bort.

Jag gick bakom läktaren och grät.

Vilken infermalisk otur den mannen hade under sin karriär.

Alltnog.

Nu gällde det för Ronnie.

Nu var det väl själva ...

Jag ska inte upprepa historien. Alla som var där minns vad som hände. Allt var upplagt för seger. Så kommer en nyhet för många en sk. smygande punktering och Ronnie tappade fart alltmedan Denis Hulme avancerade och så småningom passerade vår idol.

Vilken jävla dag!

Långt senare när jag pratade med Denny i samband med ett truck-GP på Nurburgring sade han att det var den värsta seger han varit med om. Han unnade så gärna Ronnie att vinna på hemmaplan men kunde inte gärna bromsa in...

- A heart-break win if there ever was one!

### OCH SEN DÅ?

OK. Det första Grand Prixet på Scandinavian Raceway - Texaco Grand Prix - blev en succé. Låt vara att den sportsliga delen inte gick som jag hoppats. Ronnie vann inte trots att han borde ha gjort det. Nu dröjde det några veckor till. I Frankrikes GP på Paul Ricard tog Ronnie sin första GP-seger och sen var det flyt under galoscherna resten av säsongen. Egentligen borde Ronnie ha blivit världsmästare 1973 om inte om varit.

Reines körning i Andersorp var suverän under träningen. Till racet kom han bara till uppvärmningen vilket tyvärr on top of everything medförde en del tjafs om ersättning vilket var utomordentligt trist. Men allt ordnades upp i sinom tid till det bästa.

Marchbossen Robin Herd var förkrossad över vad som inträffat. Reine hade ju gjort en storstilad insats så länge det varade. Alltså gav Robin Reine chansen på nytt i Frankrikes GP - gratis.

Vad händer då?

Jo, återigen visar Reine sin obestridliga klass men så springer gummiantiken läck och soppan håller på att bränna stjärten och ännu ädlare delar av den gode Reine.

Snacka om att den mannen har haft otur.

I Andersorp förberedde man redan 1974 års race. F1-febern hade inte bara smålänningarna i sitt grepp utan hela Sverige.

Men det kostade pengar. F1-folket kom hela tiden med nya krav. Det var barriärer här och avåkningszoner där. Miljonerna rullade. Det blev egentligen inga pengar över.

Anderstorp etablerades dock på kartan. Ett begrepp. Och vår vän Smokey blev en kändis. Inte bara i Sverige! Hans bravader i utrikes skulle kunna fylla en hel bok. Och märkligt nog gick han hem både i slott och koja, den lille trinde med Havannan och navy cut-frisyren.

F1-sagan tog slut i och med 1978 års race. Det blev inget året därpå. Våra F1-stjärnor fanns inte längre. Ronnie hade kraschat på Monza i samband med Italiens GP och dog på Niguardasjukhuset i Milano efter en mycket tvivelaktig operation. Gunnar Nilsson förlorade kampen mot cancer och dog någon månad senare. Och Reine hade försvunnit från de stora sammanhangen eller som en annan välkänd F1-förare, Mike Hailwood, uttryckte det en gång som svar på frågan om han lagt hjälmen på hyllan: No I have not retired - motor racing is retired from me...

F1-åren på Scandinavian Raceway var fantastiska. Hur fantastiska de egentligen var tror jag ingen av oss som var med riktigt förstod. Vi hade fullt upp med jobb. Och att njuta av att få göra det vi tyckte var roligast i livet.

Därför är det desto roligare att Andersorp Racing Clubb och eldsjälén Picko Troberg nu satsar på ett sjudundrande jubileum. Ett jubileum som egentligen är två år. Dels ett 25-års jubileum av banans tillkomst, dels ett tjuogoårsjubileum av det allra första F1-GP.

Sportvagnarna från 1968 kommer

tillbaka. Steigenberger Cup som är världens förmästa i sitt slag gästspelar på Mossen.

Bara en sån sak är värd en omväg.

Och så har Picko fixat så att Ronnies gamla March 711 (den härliga modellen med tebrickan fram från genombrottsåret 1971) och JPS-Lotus 72:an från 1973 kommer till Mossen för rejäla demonstrationskörningar. Enbart ljudet är värt... ännu en omväg.

Den som missar jubileet i början av juni får banne mig skylla sig själv. Eller som det brukar heta i reklamen: Ett sådant tillfälle återkommer inte i brådrasket.

Sveneric Eriksson

PS. I den händelse Du skulle få för dig att försöka leta reda på Kulltorp Curva Grande kan jag meddela den sorgliga nyheten att den famösa kurvan sedan många år byggts om. Huruvida detta gjorts på ordsbefolkningens inrådan är oklar. Men jag har mina funderingar...

INLÄGG SOM SVAR PÅ HORST NOTIS PÅ SIDAN 10 i nr: 1/93.

Jag blev lite förvånad när jag läste det påstådda sveket från Falkenberg Motorklubbs sida, varför jag inom klubben bad att få ta del av handlingarna.

1. Det föreligger en skriftlig bekräftelse från RHK 930201, där avsikten att deltaga i Vårloppet bekräftas. Detta trots att FMK:s repr. vid föreliggande möte redogjort för att startavgiften var 700:-
2. Efter kritik från Er meddelar FMK:s repr. en total avgift på 35.000:- som motsvarar avgiften för 50 bilar, alltså om RHK kan ställa upp med 70 bilar blir priset fortfarande 35.000:- : 70 = 500:-
3. En fax från Er att förslaget skall styrelsebehandlas.
4. En fax från Er dat 930204 där Ni endast accepterar 30.000:- eller 500:-/bil.

I notisen står det att FMK inte stod för sitt löfte och att villkoren ändrades drastiskt. Drastiskt ? åt vilket håll? 70 bilar ger 500:-/st, 80 bilar ger 438:-/st Kan det vara så att Falkenbergstävlingen inte är attraktiv, ett år då både Anders-  
torp och Ring Knutstorp satsar på Hist. Racing?

Lennart Lindström.

#### Svar från en trött Horst:

**Jag måste tyvärr informera Lennart om att 700.- i hans punkt 1 aldrig har diskuterats vid mina kontakter med FMK.  
Dessutom tycker jag att en höjning från 500.- till 700.- alltså 40 % är drastiskt.  
Vid ett fast belopp från RHK för denna tävling ( 35.000.- ) måste RHK från sin egen kassa garantera detta oavsett antal deltagare.**

**Hej hopp och gasa på.**

**Horst**

## KOSTNADSUTVECKLING INOM SVENSK RACING FRÅN ARRANGÖRENS SIDA.

Vi har under senare år haft en kostnadsutveckling inom svensk racingarrangörsnivå, som av många anses vara alltför kraftig. Orsakerna är givetvis flera, men samtidigt finns det också en okunskap hos många aktiva, vad verkligen en tävling kostar att genomföra.

Med en viss erfarenhet, vill jag i första hand, belysa vilka kostnader som är förknippade med en SM-tävling (Västkostloppet) på Falkenbergbanan. En del kostnader är lika i hela Sverige, men de flesta kostnader är lokalt bundna samt givetvis har vissa kostnader ett sammanhang med respektive arrangörs egen utrustningsnivå.

Tillståndsavgift till förbundet, för en internationell tävling	13.310:-
Om du kör ett NM ökar kostnaden med 6.150:-	
Testkörningsdagarna före loppet plus extra försäkringar	2.000:-
Polistillstånd och resolution för publiktävling	300:-
1 befäl och 2 poliser under tävlingen inkl mat	3.200:-
Banhyra. Här varierar det givetvis från bana till bana. Hos oss har vi en grundavgift i botten och dessutom en avgift per fordon samt en procentdel av biljettintäkterna.	56.000:-
Säkerhetspaketet. Varje bana har en banlicens, som omtalar vilket säkerhetsupplägg som skall finnas vid en A, B, eller C-tävling. Vid en A-tävl. hos oss krävs 2 ambulanser, 2 räddningsfordon samt ett visst antal flaggposter, brandmän och kommunikationsupplägg. Om man tar in Landstingets ambulanser idag, ligger priserna på c:a 430:-/timme inkl besättning. För vårt vidkommande hyr vi in delar av Anderstorps säkerhetsgång och kompletterar med vår egen ambulans och räddningsbil. I kostnaden ligger dessutom husrum mat drivmedel och transporter	26.400:-
Brandsläckare har vi själva i tillräcklig mängd, men kalkylera med 3-5 fyllningar á 300:-	1.200:-
Saneringsmedel	500:-
Sambandsupplägg. Det krävs c:a 30 apparater, vilka vi lånar in av F R O samt 8 - 10 personer från samma organisation. 60:-apparat/dag inkl mat till personalen	6.000:-
Tidtagning inkl. datautrustning, c:a 10 personer med viss lokal anknötning. Mat, vissa övernattningar samt ersättning och hyror	18.000:-
Domare, teknisk kontrollant m.m. övernattningar, mat reseersättning	5.300:-
Bärningsutrustning sker med ortens bärningsbolag och bogsering tillfaller någon av ortens bilhandlare. Liftar vid vissa flaggposter. Detta ersätts med mat till respektive förare	450:-
Vaktpersonal vid grindar och nattvakter, mat och ersättningar	2.400:-

Flaggposter, depåpersonal, tävlingsledning och administrationspersonal.

Här döljer sig huvudstyrkan och dessa har fri mat under hela tiden. Maten upphandlas efter ett anbudsförfarande och är kraftig och kostriktig för vår verksamhet. 47.300:-

Presstjänst. Faxar, telefoner, kopiering, ersättningar samt mat inkl. pressvisningen 4.600:-

Priser, blommor och liknande 10.500:-

Program är självfinansierade via annonser och programavgift.

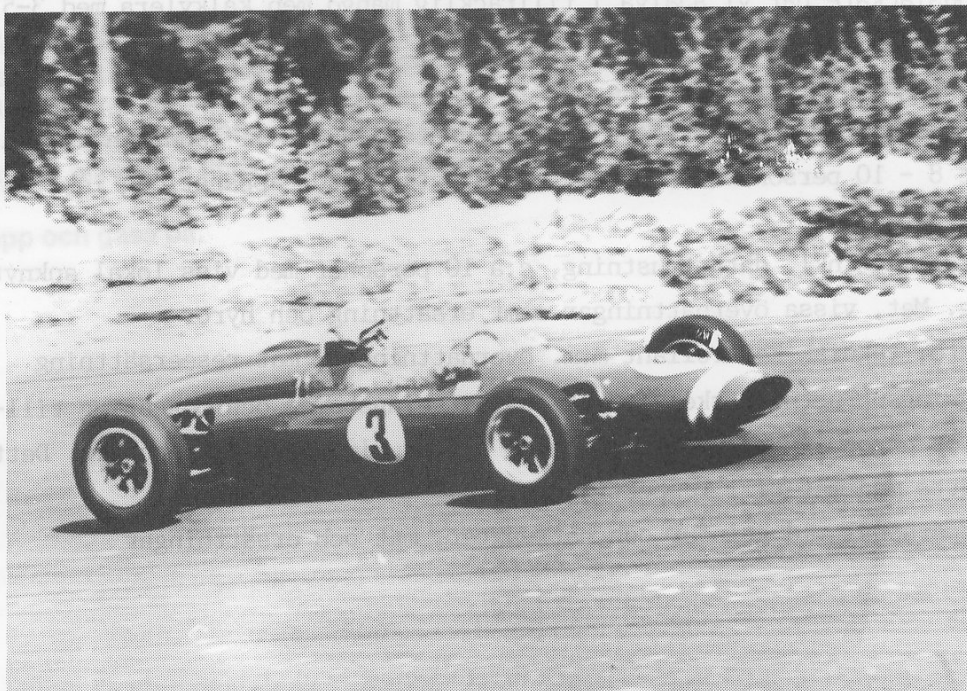
Om vi nu summerar detta, får vi totalt: 197.460:-

Som arrangör äger vi rätten till reklam på delar av fordonen, men reklamen på området i allmänhet är helårsupplägg för markägaren. Avgiften inom Race-Sam är som bekant 700:- per startande, vilket i detta perspektiv gör att behovet för oss är 282 bilar för att gå runt. Om nu någon klass sponsras genom oss, erlägger klassen sina 700:-, varefter vi återger sponsringen i form av prispott eller liknande.

Om man nu flyttar ner ambitionerna till en B-tävling med publik, sjunker givetvis vissa kostnader. Säkerhetsbilarna blir då en av varje, förbundsavgiften sjunker, mindre manskap behövs m.m. Men det blir ju också betydligt mindre antal fordon.

Banhyrorna styrs ju bl.a. av hur många bullerdagar som går åt för ett evenemang. Falkenberg har för närvarande 10 stycken, avkastningskravet är c:a 300.000 per år, varför dagarna kostar 30.000:- styck. Detta är givetvis en grov kalkyl, men man skall vara uppmärksam på att från Race-Sams sida har det inte skett någon rekommendation på höjningar i startavgifter under flera år.

Lennart Lindström



## SVERIGES VIKTIGASTE TÄVLING KRYPER ALLT NÄRMARE

Tiden går allt snabbare och snabbare tycks det!  
Kan det kanske bero på åldern tro?

Det får vara hur det vill med det, men faktum kvarstår.  
Det är nu bara 3 månader kvar till starten går på Ring Knutstorp för EM-tävlingen. En tävling som idag får anses som den viktigaste tävlingen vi kör i Sverige, då ju Truck EM:et på Mantorp Park dras med vissa problem och den typen av racing har minskat i intresse. Problemen på Mantorp är inte av sådan typ att de duktiga människorna som jobbar med tävlingen inte klarar av det, utan det är höjda tillståndsavgifter, stora svenska företag som dragit sig ur verksamheten m.m. Det här gör, enligt mitt sätt att se det hela, att "vår" EM-tävling måste anses som årets racinghändelse.

Vad vill jag ha sagt med det?

Jo, det är dags att börja kavla upp ärmarna för att planera våra aktiviteter kring denna tävling. Vad vill vi göra? Har vi några idéer utöver de vanliga?

Det faktiska läget är idag följande.

HMS har genom min försorg tagit fram en fyrfärgsfolder ( tack för lånet av fina bilder Hasse Christiansen Bil & Co ), som vi använder för att marknadsföra tävlingen. Vi har tryckt inbjudningar, som i år redan distribueras både till er medlemmar och till utländska adresser, och vi kan redan nu skönja ett stort intresse för vår tävling. Jag vill i detta sammanhang påpeka att saloonklassen körs som internationell, trots att den inte har EM-status. Stort intresse har visats från bl.a Tyskland.

Jag arbetar med hjälp av Roland Haraldsson RHK och Anders Lanz HMS med en prylmarknad och dessa båda herrar är självklart intresserade av att få tips, anmälningar m.m till denna marknad. Priset för ett marknadsstånd är 200:-

Vi har fått en förfågan från Tyskland om vi vill köra en klass bestående av enbart Morgan-bilar, CONTINENTAL MORGAN CHAMP'S, vilket föranleder oss att fråga om det finns några svenska Morgan-åkare som vill delta om den klassen kommer hit.

Vi har med hjälp av Bengt Bengtsson ordnat med fri färjeöverfart med TS-Line på sträckan Trelleborg-Sassnitz. Stort tack för den hjälpen Bengt. Detta har givetvis gått ut till de utländska deltagare som vi känner till, samt till de klubbar vi skickat inbjudningar.

Anmälningavgiften för denna tävling är 1.250:- som säkert de flesta redan konstaterat. Det är så vitt vi kunnat konstatera den billigaste i EM-cirkusen i år. Som exempel kan nämnas att saloonförarna som åker till Nogaro i Frankrike nu i april betalar 3.500:-

Ska vi så var en smula negativa så blir det nog att vi tyvärr inte har någon sponsor för denna tävling. Tiderna är mycket tuffa och ingen jobbar väl heller med anskaffning av en sådan. Låt mig förklara några saker.

Jag arbetar sedan första mars på Ring Knutstorp på halvtid, detta har säkert de flesta redan noterat, vilket gör att min uppdragsgivare, HMS, för min del måste prioriteras. Det hoppas jag alla förstår. HMS och banbolaget, Motorbanan Ring Knutstorp AB samarrangerar denna tävling då HMS

inte anser att man ekonomiskt vågar ta hela ansvaret själv. Vi har en bra överenskommelse med banbolaget och vårt samarbete fungerar utmärkt.

Jag säger detta för att alla ska förstå att jag inte kan använda min tid för sponsorrättning för RHK, vilket skulle ses med oblidiga ögon från dessa.

Jag har varit i kontakt med Gunnar Elmgren på SBF för att efterhöra om Folksam kan tänkas vara med precis som i fjol, men tyvärr fått ett nej. Gunnar säger också att han av naturliga skäl inte kan skaffa en sponsor till oss, då om detta skulle bli känt skulle orsaka en storm av förfägningar från landets alla klubbar. Men, Gunnar har haft den stora vänligheten att erbjuda följande. Om vi, RHK, tar en första kontakt med ett företag, så ställer Gunnar upp och gör införsäljningen, d.v.s sköter hela snacket på sitt proffsiga sätt vilket ökar chanserna för att den tilltänkte sponsorn säger ja. Mitt förslag är att alla tänker till vilka näringslivskontakter ni har, tar en första kontakt som sedan leder till ett besök där Gunnar är med.

Hoppas detta kan ge ett bra uppslag.

När det gäller marknadsföringsdelen, så har jag träffat ett avtal med Albinsson & Sjöberg, tidningen BilSport m.fl, som ger oss annonser, texter m.m. Vi kommer förhoppningsvis att fördjupa detta samarbete till nästa år och då kommer HISTORIC SUPERPRIX och BÅSTAD CLASSIC CAR SHOW att bli hörnpelare av de evenemang som företaget ställer sig bakom.

Vi har också ett avtal via Media Press i Ystad, som ger oss ett antal sidor i iDAG/Kvällsposten. I övrigt jobbar vi hela tiden med olika alternativ för att göra en så bra tävling som möjligt.

Till sist!

Du som har idéer, tips eller annat som kan vara av värde för denna så viktiga tävling - hör av dig till mig.

Skicka in din anmälan så fort som möjligt. Tyck inte att det är för tidigt. Ju snabbare vi har den, ju snabbare kan vi få igång våra klassrepresentanter med att jobba med rundringning för att värva fler förare.

Ta kontakt med er klassrepresentant för att kolla om medical card, läkarbesök och allt annat som är viktigt. Det finns möjlighet att göra detta billigt om ni bara pratar med rätt person.

Framför allt! Ställ upp och kör på Ring Knutstorp. Prioritera denna tävling som måste anses vara den absolut viktigaste för RHK och dess framtid.

Good luck and keep on racing!

*Jan Tromark*

För HMS, Motorbanan Ring Knutstorp och RHK



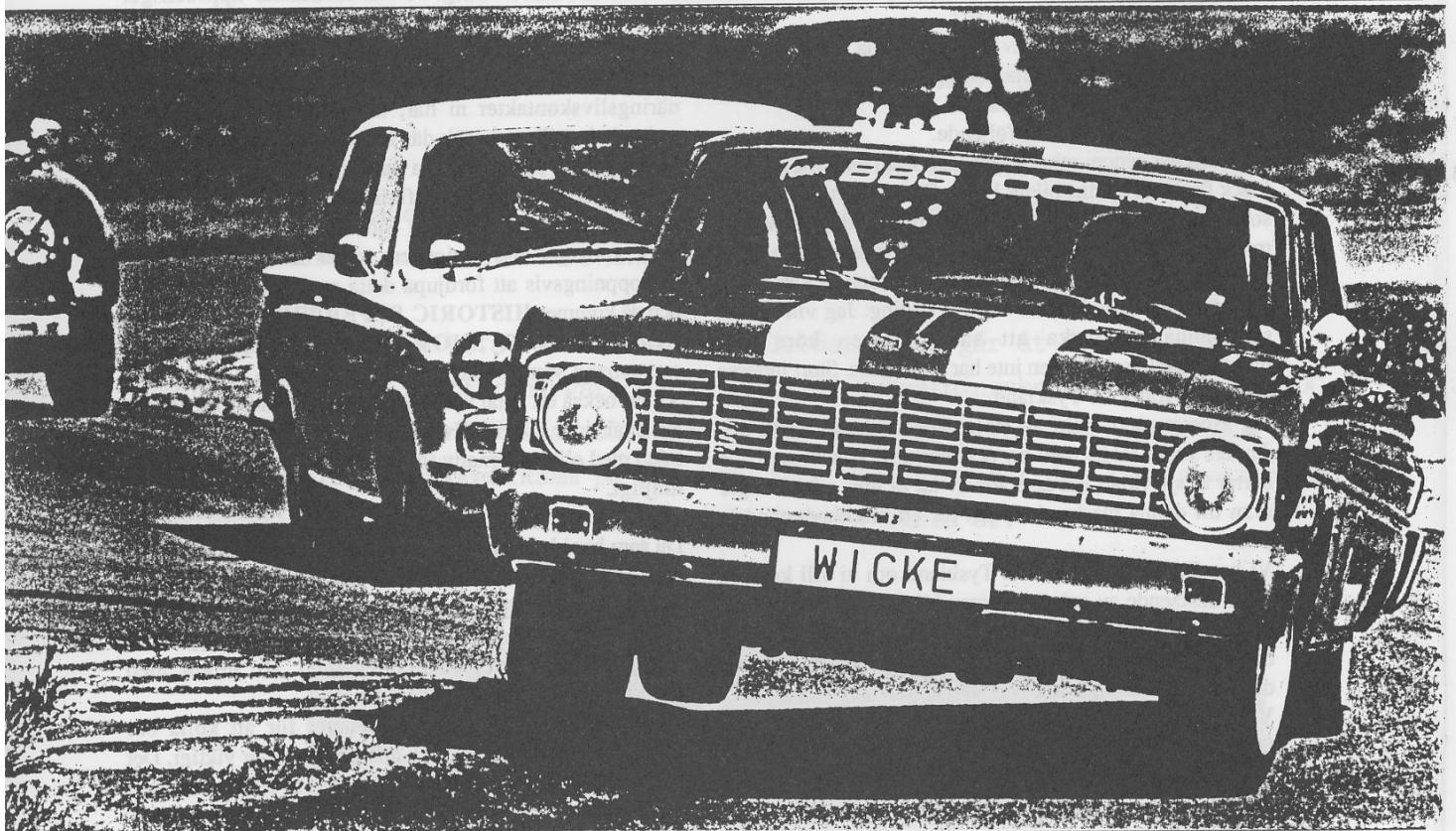
3-4 juli 1993

# historic race

**classic  
motor**

Signalhornet

**MANTORP PARK 23 MAJ 1993**



**SÄSONGSPREMIÄR - ALLA HISTORISKA KLASSER**

FÖRKRIGSBILAR, GT BILAR, STANDARDVAGNAR,

FORMELBILAR OCH RACESPORTVAGNAR.

**11.30 TIDSTRÄNING - 14.00 FÖRSTA START**

**BARN UNDER 15 ÅR GRATIS**

**ARR. MMK, RHK OCH MKS. RING MANTORP PARK FÖR MER INFO:**

**0142-217 40. RÄTTEN TILL ÄNDRINGAR FÖRBEHÅLLES.**

# STANNAN FORMELSIDAN

I förra numret av Rutflaggan skrev jag om att vi skulle ha en A och B klass i formel Ford.  
Eftersom jag inte fått några negativa synpunkter så verkar detta vara OK.  
Därför vill vi/jag att när ni anmäler er till tävlingarna så skriv FF A eller FF B på anmälan.  
FF A - 71      FF B 72 - 74.

M V H.

Pec Söderberg.

## PRIVATE COLLECTION FOR SALE

- 1 - Brabham F3 - 1973.  
1600 cc, injection.  
Holbay engine.  
Totally restored 1991, engine rebuilt by Holbay.  
Dry and wet wheels original Brabham wheels.  
Race ready.  
Have been tested only 2 times on track for adjustment.  
Ready for first race.  
White paint, FiA paper,  
Ex. Uffe Svendsen race winning car in Sweden.  
Ch. no. 14S.
  
- 1 - Brabham sister car for above, ch. no. 21.  
New Holbay original engine built by Holbay.  
New built original Hawland gearbox.  
Restoration in England, car in Enland, black.  
Ready 1992.  
0-miles, black paint, 2 nose cones.

SJERDRUM MADG

307

BROVEIEN 3  
N 1315 NESØYA  
NORGE



# STANDARDVAGNSSIDAN

Hej på er alla standardvagnsåkare.

Så var det dags för tävling igen, vad kommer då att hända under 1993? Vi kommer att köra med fasta startnummer även 1993, ni som körde i fjol har kvar de startnummer som ni fick då, ni andra kommer att få startnummer när ni skickar in er första anmälan.

Vi kommer även att köra efter den klassindelningen som vi hade -92. För att ni ska känna er som hemma så har vi även kvar WARECO som prissponsor i alla sex klasserna.

Det kommer en del nya bilar i alla klasserna, största ökningen ser ut att bli i klassen över 2000cc.

Det där med att hänga ut en rödflagg framför Bosse W var ingen dum ide, borde jag ha testat -92.

Se till att du har MEDICAL CARD om du ska köra tävlingen i KNUTSTORP.

I detta utskick får du även anmälningarna till MANTORP, ANDERSTORP, och KARLSKOGA den till KNUTSTORP fick du i förra utskicket, se till att du skickar in dom så fort som möjligt, det är bättre att avanmäla sig om något går sönder än att vänta till dagen innan tävlingen.

Glöm inte att vi har en testdag på KARLSKOGA den 1/5 -93.



# wareco

**UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS**

# INFORMATION

RHKs anmälarlicens för 1993 har nummer 20.

Hoppas alla vet att det är en testdag på KARLSKOGA den 1/5 -93.

Under 1993 gäller de regler vi körde efter 1992 angående hjälm och kläder.

Brumma får vi göra, men max 100 db. ( vad vi vet idag )

Vad som gäller bågar och burar har jag inte blivit klok över, men om du är osäker kontakta någon av besiktningsmännen innan du gör fel.

Alla ni som lovade att skriva lite till Rutflaggan, vart tog ni vägen?

Måndagen den 3/5-93 blir det en fri testdag med pressen på Anderstorp, kontakta någon på Anderstorp om du vill vara med.



# GT - GTS

HEJ ALLA GT / GTS ÅKARE !

Raceråret 1993 ser klart lovande ut med 25 st.!! intresseanmälningar till Anderstorp och en hel del nya bilar på "G" bl.a. Jaguar E-type, Corvetter, Porsche och eventuellt en Mustang fast back heter den verkligen så -snabb rygg??

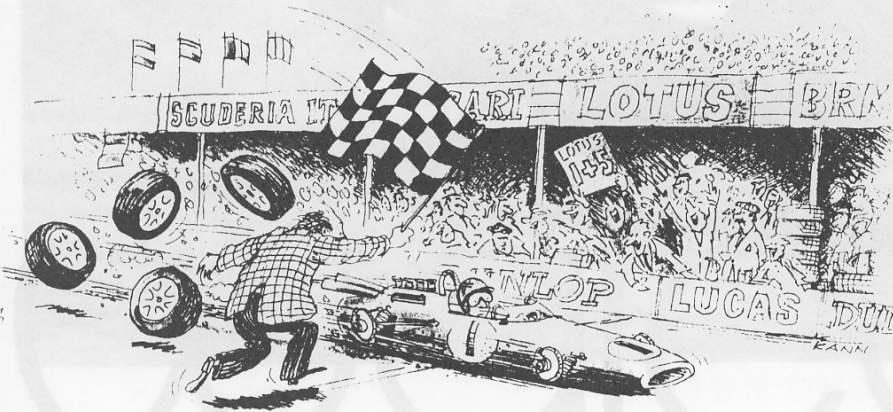
Även i år prissponras klassen av

*Garage 57*  
SERVICE AB

Så lite skvaller: Det ryktas att Peter von Lukacs skall förutom sin Datsun också köra formelbil i år. Att Tommy Brorson överger oss för att åka standard bil i sin Ford Cortina Lotus. Att Thomas Henryson bygger på något stort, tungt med mycke muskler. Att Röret gör come back i sin Triumph - Huka er Triumph åkare.

Ja den som lever får väl se och snart går startskottet så ned i garaget och skruva för det börjar bli bråttom.

SES SNART MIAN



**'He  
tried  
harder'**

PS. Träning Karlskoga 1:a Maj . Glömm ej att fylla i anmälningarna  
i GOD TID

# Corvette Shoppen

**4:e april öppnar en ny  
Corvettebutik  
med allt till och för din  
Corvette.  
Även tillverkare och verkstads-  
handböcker och övrig litteratur, samt massor med läckra  
Corvetteprylar.**

**Här hittar du ECKLERS och MID AMERICA's kompletta sortiment. Alla slitdelar till 63 - 91 har vi i lager. Vi har också verkstads-  
handböcker och övrig litteratur, samt massor med läckra  
Corvetteprylar.**

**Är det något speciellt eller udda du söker, så hjälper vi dig att hitta och ta hem det via våra kontakter i USA.**

**Vi hälsar alla välkomna  
Kerstin & Göran Kölbörn**

**ÅTERFÖRSÄLJARE FÖR:  
MID AMERICA • ECKLER'S • QUAKER STATE  
COUNTRY CORVETTE INC • DAFO**

**BUTIK** Corvette Shoppen.  
Radiovägen 10. 135 48 Tyresö. Tel 08-798 91 94.  
Öppet 13<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup> Lörd. 09<sup>00</sup> - 14<sup>00</sup>

**VERKSTAD** Garage 57 Service AB.  
Hanviksvägen 57 A. 135 50 Tyresö.  
Tel 08- 742 72 70. Fax 08-742 27 95.  
Mobil 010-12 82 22. Öppet 07<sup>00</sup> - 12<sup>00</sup>



22

Sedan flera år tillbaka brukar motorklubbarna SMK Örebro, Teknis MK, Fjugesta MS samt Östernärke MS annordna en årlig tävling i Folkrace på Vinterstadion i Örebro.

Lars-Åke Nilsson och jag själv fick då en förfrågan om vi hade möjlighet att ställa upp med våra historiska standardvagnar för att uppvisningsåka i pauserna.

Lars-Åke nappade genast, jag hade ju som bekant lite problem med min bil sedan Anderstorpvolten.

Så fram med storsläggan och med goda vänners hjälp blev det ett ganska hyggligt resultat.

Jag fick även tag på Nils-Olov Jonsson som i vanlig ordning hade sin SAAB klar sedan Oktober -92 ( hur gör vissa ).

Vidare fick jag tag i Nils-Brage Pettersson med sin rally Amazon. Det var mycket halt så det gällde att ha bra däck, den konstfrusna isen är mycket hård.

Men vi hade alla kul, många härliga bredsladdar.

Efter det att vi hade kört färdigt kom det mycket folk och frågade om bilarna och de historiska klasserna. Och sådant är ju trevligt. Bland kända åskådare hittade vi både Christer Hagberg och Lasse Fritz

Hälsningar från Janne, Lars-Åke, Nisse och Nils-Brage.



## HISTORICAL CARS COMMISSION

## TECHNICAL COMMITTEE

MEETING OF 27th NOVEMBER 1992 IN FRANKFURT

## PROPOSALS TO THE COMMISSION

The meeting was chaired by Mr. Roberto CAUSO.

Members present : W. BLANKEVOORT - R.N. EASON-GIBSON - J.C. MENUT - J. TOLLENAAR.

Also present : H. BENNIER - A. PUTT.

Secretariat : I. BROWN

## 1) MATTERS ARISING FROM THE MINUTES OF THE COMMISSION MEETING OF 27.7.92

## 1.1) Rollcages

. The only approved designs are those published in Appendix "J" 1993, drawings numbers 253-3 to 253-9 inclusive plus 253-21, or 21 and 9 combined. All other combinations, as well as drawings numbers 10 to 20 inclusive, are prohibited.

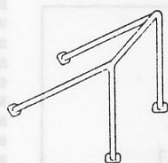
. Lateral protection (door) bars must not deviate from the horizontal by more than 15 cm and must not impede normal entry or exit.

. There must be no facilities for adjusting or tensioning the bars.

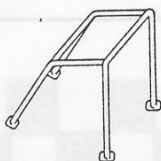
. In exceptional cases only, alternative designs may be submitted to the Technical Committee for approval.

. The drawings should be published in the Bulletin and 1994 Appendix "K".

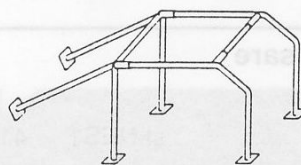
. Sufficient notice (5 years ?) to be given of the imposition of the new FIA tube dimensions (to be decided with the Technical Commission President).



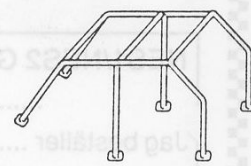
Dessin/drawing n° 253-3



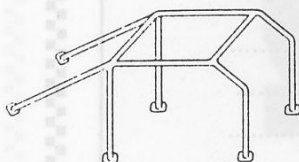
Dessin/drawing n° 253-4



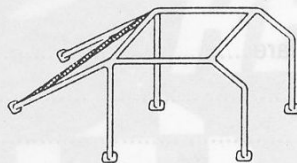
Dessin/drawing n° 253-5



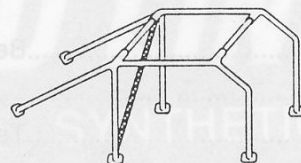
Dessin/drawing n° 253-6



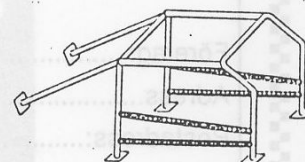
Dessin/drawing n° 253-7



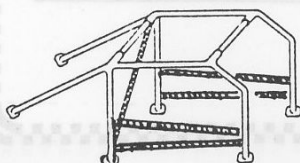
Dessin/drawing n° 253-8



Dessin/drawing n° 253-9



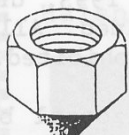
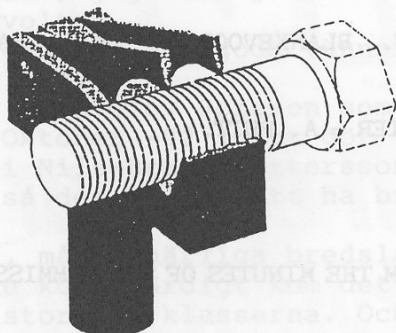
Dessin/drawing n° 253-21



Dessin/drawing n° 253-9 + n° 253-21

# Nes1 / Nes2

det nya lätta sättet att  
reparera skadade bultar



Ge inte upp för  
en skadad bult

NES hjälper dig. I många situationer är NES räddningen.

NES1 klarar dimensioner från 6 till 20 mm

NES2 klarar dimensioner från 20 till 40 mm.

Lätt att använda

Vrid skruvhandtaget så att käftarna öppnas helt. Placera bulten enligt bilden, sänk knivarna mot gängorna och snurra bulten för att rensa gängorna.

Bladen är av härdat stål med skarpslipad egg för att klara av både att rensa och reparera skadade gängor.

Med NES uppnår du många gånger samma resultat som med betydligt dyrare utrustning.

Till skillnad från gängsnitt kan NES användas från båda ändarna på bulten.

När bladen blir slitna köper du nya och byter ut dem.

**wareco**  
UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS

## NES1/NES2 Gängrensare

			art.nr
Jag beställer .....	st NES1	410 kr/st	74900
.....	st NES2	450 kr/st	749001

*för leverans omgående från min ordinarie verktygsleverantör*

Företag: ..... Beställare .....

Adress: .....

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

Ordinarie verktygsleverantör: .....

WARECO BOX 53 183 21 TÄBY  
Tel 08-510 202 50, Fax 08-510 201 67

FIAT 1500 pf CAB med HT  
1966 års modell i mycket fint  
bruksskick. Bes och körklar  
ca 18000 mil. Röd med svart HT.

MARINA RAPP tel 013-14 10 50  
e. kl 18 013-10 10 26

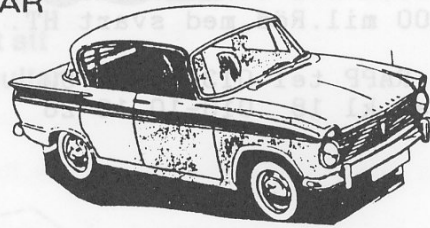
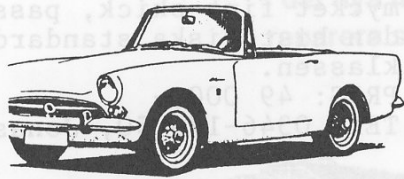
TILL SALU !!!

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT-64  
Klarblå, svart skinnklädsel,  
MOMO-träratt, 1750-motor, 1600-  
motor medföljer. Bilen är i ett  
mycket fint skick, passar in i  
den historiska standardvagns-  
klassen.  
PRIS: 49 000,-  
TEL: 0346-173 50, Jonas Bengtsson





BILTRÄFF ENDAST FÖR ENGELSKT  
TILLVERKADE BILAR



GELLERÅSEN, KARLSKOGA  
SÖNDAG 1 AUGUSTI 09.00 - 16.00

Höj

Härmed vill vi bjuda in dig - privat ägare, märkesklubbar eller enbart intresserade till en spännande nytt arrangemang på Gelleråsen, Karlskoga. Den 1 augusti har vi i Karlskoga Motorförening och Karlskoga Motorstadion bestämt oss för en annorlunda bilträff. De flesta träffar vänder sig till USA bilar, Hot Rods, custom bilar eller veteranbilar. Vi har inte tänkt oss någon begränsning utan Ni som har byggt om eller Ni som har en veteranbil eller även om Ni har en bruksbil (bättre begagnad eller ny) är välkomna till oss den 1 augusti med ett enda villkor : Att bilen är tillverkad i England i grund och botten. Vi vet att märkesklubbarna arrangerar egna träffar, men det finns få om någon att åskåda av de många udda särskilda biltyper som Engelska biltillverkare har skapat, på en och samma plats. De tio bästa bilarna kommer att koras med pokaler oavsett märke eller kategori och vi hoppas att se en bred uppslutning av bilar från England.

Vi har förhoppningar om fler andra inslag av typisk Engelskt slag som t ex "fish and chips" serveras i Cafeterian, pikastning i puben m.m.

Välkommen till oss i Karlskoga.

Fakta om Gelleråsen:

Under 60-70 talet var kanonloppet flaggskeppet för svensk bant racing med alla de stora namnen ex Sterling Moss, Jack Brabham, James Hunt, Nicki Lauda m.fl på plats. Efter den stora olyckan gick banan sakta nedåt för att nå botten 1981 med konkurs som resultat. Idag drivs banan av Engelsen Mike Luff som tillsammans med fastighetsägaren Ogilthorpe Racing och Karlskoga Motorförening har inlett ett upprustningsprogram som har återskapat förutsättningarna för en livskraftig motorbana. Upprustad cafeteria, nya toaletter och en utomhusscen är några av de förbättringar som har skett på Gelleråsen de sista 2 åren.

Karlskoga Motorstadion  
Box 296  
691 25 Karlskoga

Tel 0586-150 10  
mobil 010-2044 098  
Fax 0586 150 49

Karlskoga MF 0586-150 90  
Cafeterian, Food and Party Makers 0586-150 89

WARECO BOX 53 183 21 TABY  
Tel 08-510 202 50, Fax 08-510 201 67

# När får en...

... The car was originally built by Ford in 1964 as a 1500 GT, and it was in this form that it won the 1965 Scottish Rally in the hands of Roger Clark and Jim Porter.

The car was then bought by Malcolm Wise who put on the odd registration number: OOO 60.

During its life, the car was rebuilt to GT twin cam spec (effectively a Lotus Cortina) but was written off in 1969.

Nick bought the car in 1988 after it had lain at the bottom of Malcolm's garden

for several years.

Thinking that it was an early Mk I shell, he was surprised when several panels didn't quite fit. It transpired that the front was indeed an early Mk I, but the rear end was of a later type.

The car carries a chassis plate that shows that it was built by Ford for motorsport purposes and truly reflects the ethos of 'continuai history'.

Much of the original car was scattered around Malcolm's house, but many parts were ruined, having been left to the elements.

After much hunting around, the car was ready to continue its competition career in early 1989.

Running a 1500 GT engine, Nick broke a half-shaft on the car's first event — the 1989 Longleat.

Realising that it had at one time been fitted with a twin cam, he dropped a Lotus block in after the 1990 Telford Rally. This was a standard Mk I Lotus Cortina engine with SE cams fitted — essentially the same specification as when we tried the car.

Although a more powerful engine had been built earlier this year, it blew up on the Kingdom Stages....:

# Cortina GT lov att bli en Lotus

Här kommer ett inlägg i debatten från Pär Håge-man, vet ej var han har hittat det, kan det vara något för Staffan L.

Under 1992 genomfördes försök med den nya nationella GT-klassen. Inom Racerhistoriska Klubben tror vi att denna bilkategori har stora förutsättningar att utvecklas positivt under de kommande åren. Bilkategorin omfattas idag inte av App K men inom RHK tror vi att de nuvarande årsgränserna kan komma att ändras, varför intresse föreligger att genom ett enkelt reglemente s a s bereda vägen för denna kategoris inträde i internationell historisk racing. Det är vår förhoppning att föreliggande enkla förslag till regelverk kan bidra till att vi redan i år får se dessa bilar i större utsträckning vid våra tävlingar. Vi vill också poängtera på möjligheten att vissa undantag betr bilar och årsmodeller kan komma att diskuteras. Mer om detta senare. Kontakta besiktningsman om frågor eller tveksamheter föreligger.

### Förslag till reglemente GT-nationell.

1. Bilar tillverkade 1/1-1966 t o m 31/12 1971 kat G  
1/1 1972 t o m 31/12 1976 kat H

2. Kat G: Bilar som homologerats i Gr 3 eller som skulle ha kunnat homologerats i GR 3 inom perioden om ett erforderligt antal byggs.

Kat H: Bilar som homologerats i Gr 3 eller Gr 4 eller som skulle ha kunnat homologerats i GR 3 eller GR 4 inom perioden om ett erforderligt antal byggs.

3. Det individuella tillverkningsåret gäller för varje bil. Det som är homologerat för resp modellår gäller.

4. Homologeringen eller originalspecifikationen gäller av alla mått och vikter. Utifrån detta gäller att modifieringar får ske i enlighet med p 3.3 i App K.

5. Däck och fälg: Kat G: Gjutet mönster  
Kat H: Slicks eller gjutet mönster.

Max fälgdiameter 16".

Min profil på däck 50%.

Omkretsen på däck skall ligga i intervallet  $\pm 5\%$  av det homologerade däckets omkrets.

Fälgbredd fri så länge hjulet får plats i hjulhuset. Hjulet får inte ligga utanför karrosen, vars form skall följa homologeringen eller originalutförandet på karrosen.

6. Säkerhetsföreskrifterna i p 3.8.5 samt kap 4 i App K skall följas.

7. Bilar som tävlar inom kategorin GT-nationell skall ha ID-handling. Den s.k. draften gäller som ID-handling.