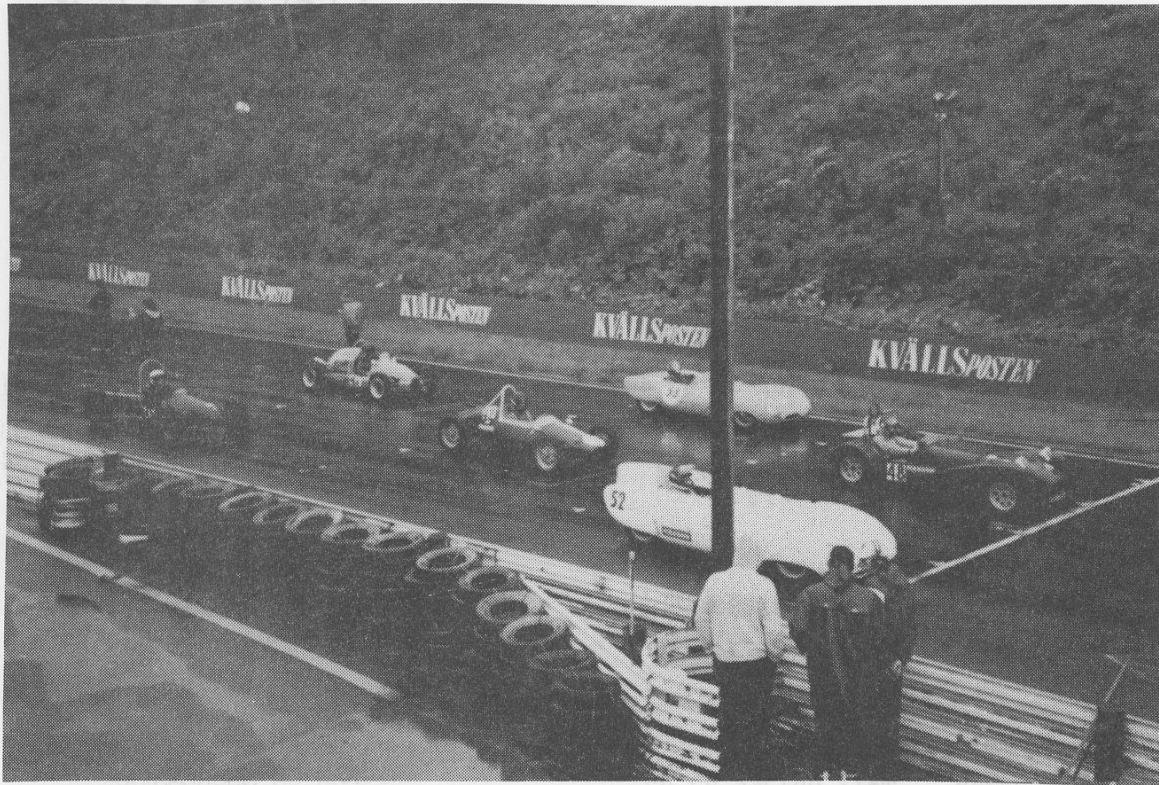


RUTFLAGGAN NR 3. 1990



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



BROMMATEST

7/4

28/4

19/5

CHAIRMAN`S MESSAGE

Så är då säsongen snart igång. Det är märkvärdigt så snabbt tiden går så här års. Eller också är det de moderna vintrarna som spelar oss spratt.

7/4 kör vi igång med Bromma-testerna med fortsättning 28/4, ett mycket bra sätt att prova att allt fungerar när allvaret börjar. Infart från Kvarnbacksvägen, skylt mot Bromma trafikövningsbana.

21-22/4 kör vi vidare med tävling på Sturup för GTS och Standard. Banan lär ska vara liten och trång och somliga har ju haft synpunkter på detta. Dock har man kört Grupp A därstädes så nog kan det bli en trevlig erfarenhet. Anmälningarna har duggat in i god takt enligt Per Norberg, först till kvarn...

Det nybildade racingutskottet har haft sitt första möte i Borås hemma hos Stig Johnsson, som frikostigt bjöd på förtäring. Ett i allt lyckat möte där synpunkter och meningsskiljaktigheter kan ventileras. Gruppen kommer att träffas regelbundet under året.

Våra utsända, Staffan Lindberg och Kent Abrahamsson, har deltagit i ett möte i England med internationellt deltagande av nyckelpersoner ur den historiska racingen. De rapporter jag fått tycker jag visar att vi varit, och är, på rätt väg i Sverige med vår ganska strikta inställning till regler och ID-handlingar. Problemen med ID-handlingarna i England synes vara omfattande, men man är medeten om det hela och skall sträva efter att rätta till de fel som begås. Bl a sägs det att bara var 10:de handling är korrekt, att det som en besiktningsman underkänt godkänns av en annan, att det t o m går att muta sig till en ID-handling mm. Bilens bevisbara historik kommer nog framöver att bli än mer viktig. Alltså hem i gräv i gamla luntor, tala med tidigare ägare mm.

På tal om ID-handlingar så är det mycket hög tid att de som ännu inte fyllt i och lämnat till besiktningsman verkligen gör detta snarast. Det kommer INTE vara möjligt att åka historiskt utan ID-handling.

Beträffande utländska tävlingar har ännu ej inkommit några som helst inbjudningar. Den som har ideér om att åka utomlands under våren bör kontakta någon som deltagit i evenemanget ifråga tidigare för att få matnyttiga tips. Vad gäller Nürburgring så brukar inbjudningarna komma fem i tolv = någon gång i juni. Vi skall naturligtvis se till att alla som önskar erhåller handlingarna från klubben.

Vad gäller Mantorpstävlingen i augusti så är det klart att det tyvärr inte blir någon deltävling där i Steigenbergercupen. Det är dock ingen fara för evenemanget som sådant. Vi får återkomma till ett eventuellt ersättningsheat.

Till sist en eloge till vår tidningsredaktion som gör ett fint jobb.

Det appendix-gröna reglemente som skickas ut till nya medlemmar är på vissa mindre punkter inte helt korrekt. Vi skickar ut en sida med ändringar tills vidare och återkommer med nytryckt och reviderat reglemente så snart som möjligt.

Till hedersmedlemmar i RHK har föreslagits Picko Troberg samt Charlie Lohmander, bägge med ett omfattande förflutet inom svensk racing. Vi hoppas givetvis att dessa bägge accepterar utnämningarna och vi har anledning att återkomma med en närmare presentation längre fram. Som klubb för den historiska racingen har vi givetvis intresse att hålla en levande kontakt med tidigare aktiva förare och vi hoppas naturligtvis också att våra hedersmedlemmar på olika sätt kan vara till glädje och nytta för klubben.

Följande ändringar (kursiverad stil) föreligger i 1990 års FIA-kalender i förhållande till 1989 års upplaga. Jämför med texten i vår gröna version så gott det går. Ring besiktningsman om du ej förstår.

3.2.1) Tyres and wheels need not be as in the original specification, but must conform to the general aesthetic outline of the vehicle (e.g. not split-rim unless period equipment); the requirements of the paragraphs covering wheels, tyres and tyre sections as detailed in Permitted Modifications herein shall also apply.

3.3.3 a/

a) Chassis frame: must follow the original design, local stiffening may be permitted, but not by adding new stressed members unless this was a factory recommendation of the period for that model or can be proved to have been effected by an international entrant at the time.

An individual car (chassis/body) shall not be converted with a different engine into a car of different category or class to that (or those) in which it competed in the original classification period, with the exception of single-seaters, which may be fitted with any engine which was used in the same chassis model in the period

3.5.5 e/

e) Battery: the tension (voltage) provided by the manufacturer must not be changed, but the make, type and capacity (amp hour rating) are free as well as the shape, the dimensions and the attachment system. The location of the battery must not be changed, except to move it from the cockpit to another compartment of the car for safety reasons. If it is retained in the cockpit it must be securely fixed and have an insulated leakproof cover. Generators must be as originally fitted, except in class F, in which the use of an alternator is permitted.

3.6.1) Modifications authorized in addition to those permitted under Art. 3.4 above

a) Wheels: the type of the wheel is free, subject to the respect of art. 3.2.1. Rim width may be increased by 1 inch, within the maximum width of 7 1/2 inches for cars over 2 000 cc cylinder-capacity in Class F or 6 1/2 ins. for all others cars, and provided that the track remains unchanged. However, for all cars built up to 1961 inclusive, a tolerance of 1 inch (25.4 mm) will be allowed over the standard track dimension originally homologated or catalogued, this does not apply to wider tracks homologated for the same model

k) Coachwork elements (windows, interior trim, etc.): the glass of the doors and the rear panel may be replaced by any other rigid and transparent material. For open cars built before 1955 windscreens are free providing they extend to at least 20 cm vertically above the scuttle top surface. For cars built between 1955 and 1961 inclusive, windscreens must have the following minimum dimensions:

— vertical height above the scuttle top surface: 20 cm;
— width: 90 cm up to 1 000 cc, 100 cm over 1 000 cc. All cars must respect art. 5. j).

The trim may be changed and all inner coachwork accessories may be replaced by other ones or removed.

3.8.4.c/

c) Battery and generator: the tension (voltage) of electrical devices may be changed from 6 volt to 12 volt. The make type and capacity (amperage) of battery and generator are free as well as their attachment system provided the method for driving the generator is unchanged. The location of the battery (i.e. compartment of the bodyshell in which it was originally mounted) may not be changed, except to move it from the cockpit to another compartment of the car for safety reasons. If it is retained in the cockpit it must be securely fixed and have an insulated leakproof cover.

The replacement of the dynamo by an alternator is authorised.

t/

t) Wheels and tyres: racing tyres must be of Dunlop L section for Class E, Class F may use Dunlop M-section (compounds 204 or 404 only) or Goodyear "Blue Streak" types G12, G12A (K) or G 15A. However road tyres of minimum aspect ratio 70 % in class E, 60 % in class F, which are on the FISA approved list, may be used. Tyres considered as road tyres must carry a "D.O.T." or "D.T.P." mark or their national equivalent. Slick tyres are prohibited: there must be a moulded tread pattern at least 1 mm deep over the whole width of the tyre. "Alloy" rims may be replaced by steel rims and vice-versa.

The diameter and width of the rims homologated in the original period may not be changed; the maximum widths permitted will be 6 inches for cars up to 2 litres cylinder capacity and 7 inches for cars over 2 litres.

The track may in no case be modified from that homologated in the original period.

3.8.2) Cylinder Capacity Classes

Class 1	0 - 1 150 cc
Class 2	1 151 cc to 1 300 cc
Class 3	1 301 cc to 2 000 cc
Class 4	over 2 000 cc.

5. j/

j) Windscreens: it is recommended that windscreens should be of laminated glass. (NB. this will be obligatory from 1 1 1991). They must in any case be of safety glass, or of transparent plastic of minimum 5 mm thickness. The supplementary regulations of each event must specify the types of safety glass admitted, in accordance with the national rules for historical car events of the ASN of the country of the event.

k) Rollbars:

3.7) Grand Touring Prototypes (GTP):

Two categories of cars are admitted to international competition under this definition.

A - All genuine GT Prototype cars which raced internationally in the period from 1963 to 1965, to original specifications

B - 1) All models constructed in 1964 or 1965 which were homologated in group 3 or group 4 in 1966.

2) All pre-1966 GT cars modified beyond the provisions of articles 3.5 and 3.6 plus 1964 and 1965 models which would have been eligible for homologation in 1966 in group 3 (500 ex.) or group 4 (25 ex.)

The requirements of article 3.3 (Period Modified) shall be respected except as concerns wheels and tyres which are governed by articles 3.6.1 a) and b). GTP cars may be fitted with any parts which are proven to have been used in international competition on the model concerned within the period of the class.

GTP 'B' cars can only be classified in an event in relation to each other and shall not be divided into capacity or period classes.

Racerhistoriskt årsmöte

Den positiva trenden fortsätter

RACING - Racerhistoriska klubben (RHK) hade den 3 februari årsmöte i Jönköping inför närmare fyrtioåret närvarande. Förutom sedvanliga årsmöteförhandlingar, bl a innebärande att Ian Nilsson håller i ordförandeklubban också 1990, lämnades information om racerhistoriska aktiviteter.

Klubbordföranden Ian Nilsson höll som brukligt är i ordförandeklubban och kunde tillsammans med övriga med glädje konstatera såväl tävlings- som arrangörsmässiga framsteg under 1989. Bland internationella tävlingsframgångar kan nämnas Tommy Brorssons EM-seger med sin smäckra Lotus Elite samt Kent Abrahamssons och Gösta Petterssons klasser i Steigenbergercupen för Supersportvagnar (typ G) med sina Chevronbilar.

Vad gäller den sk Steigenbergercupen får denna EM-status till säsongen 1991 enligt beslut av internationella bilsportorganet FISA i Paris. RHKs tävlingsrepresentant Per Norberg informerade sedan om tävlingsaktiviteter av olika slag. Att klubbens närmare 250 medlemmar är aktiva har märkts inte minst genom de 90-talet medlemmar som tävlat

vid åtminstone ett tillfälle under fjolåret.

VILL PROFILERASIG

Förutom två helhistoriska möten på Karlskogabanan, därav ett i samband med klubbens 10-årsjubileum, har man kört historiska bilar vid fyra tillfällen. Man har haft god draghjälp för den historiska racingen genom samarbetet med sportvagnsklubbar, men vill också profilera sig med egna helhistoriska tävlingar.

Efter 1988 som betraktades som genombrottsåret för den historiska racingen i Sverige har den positiva trenden alltså fortsatt. Och nu går klubben in i 90-talet med en kommande säsong som omfattar inte mindre än åtta tävlingar med historiska bilar inblandade. Första tävlingen blir den 21-22 april på knixiga Sturupbanan.

Bland övriga tävlingar kan nämnas den tidigare planerade baktävlingen som kommer att äga rum i Järvsö den 14 juli samt det helhistoriska mötet på Scandinavian Raceway i Anderstorp den 22-23 september. För att inte tala om den 25-26 augusti. Då kommer nämligen hela Steigenbergcup-serien på "gästspel" till Mantorp, där man kör en deltävling i den beryktade muskelklassen för racersupersportvagnar.

Här har Sverige två klasser som har att försvara sina positioner, tidigare nämnda Kent Abrahamsson och Gösta Pettersson. Enligt förhandsinformation från klassrepresentanten Stig Johnson, som för övrigt kör en maffig V8-försedd MaLaren, kommer åtminstone sex förare att tävla i serien.

EM-serien för Steigenbergcup-bilar omfattar även den åtta tävlingar och första tävlingen körs på snabba och kuperade Spa-Francorchamps i Belgien den 19/20 maj.

Bland övriga svensktintressen internationellt, och då i den reguljära EM-serien för historiska bilar också den med åtta deltävlingar, skall givetvis nämnas Tommy Brorsson. Tommy kommer i år med ny satsning med mer sponsorstöd och skall försöka försvara sin EM-seger från i fjol.

Han lär ha goda möjligheter då han bl a förser sin Lotus med ny fräsch motor. Tommy och övriga svenskar kör första EM-deltävlingen på italienska Monzabanan den 13 maj.

I Sverige noteras förutom GT/GTS-klassens välfyllda startfält ett ökande intresse för såväl formel- som standardvagnsklasserna.

Enda smolk i bägaren är väl problemen med Karlskogaba-

nans banlicens men RHK hoppas att banans ägare skall kunna finansiera de åtgärder som krävs för att den anrika anläggningen skall kunna godkännas för racingtävlingar. RHK har därför fått förlägga sina egna tävlingar på andra banor tills vidare.

Sammantaget avslutades RHK-mötet i en positiv anda med förhoppningar om god föraruppslutning i en motorsportgren som numera har en fast förankring inom den svenska bilsporten.

MICHAEL HOFFSTEDT

EM-serien för historiska bilar

13 maj Monza, 27 maj Zandvoort, 3 juni Brands Hatch, 24 juni Monterey, 12 aug Nürburgring - Oldtimergrandprix, 19 aug Zolder, 9 sept Most, 16 sept Salzburgring.

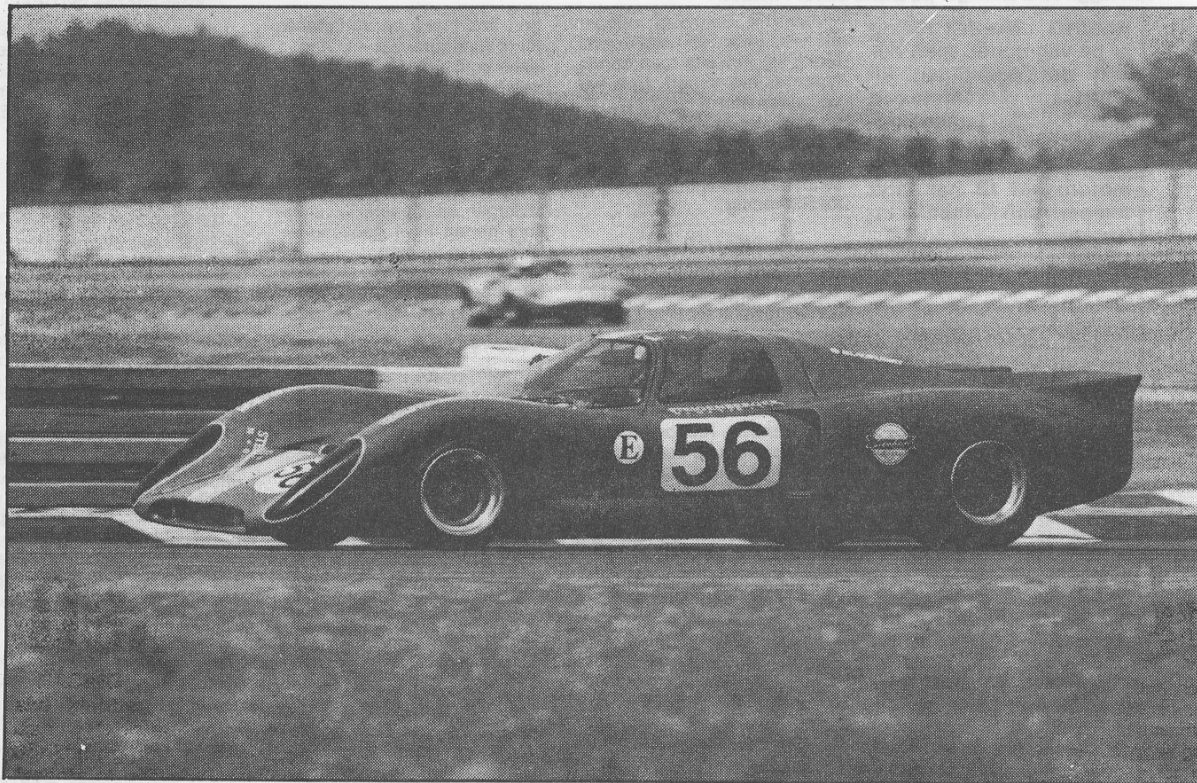
Europaserien

Steigenbergcup

20 maj Spa, 3 juni Brands Hatch, 24 juni Norriaring, 22 juli Donington, 29 juli Silverstone, 12 augusti Nürburgring-Oldtimergrandprix, 26 augusti Mantorp, 2 sept Donington.

Svenska historiska tävlingar 1990

21 april Sturup, 27 maj Kinnekulle, 10 juni Falkenberg, 1 juli Knutstorp, 14 juli Järvsö, 26 augusti Mantorp, 12 augusti Kinnekulle, 2 sept Falkenberg, 23 sept Anderstorp.



■ Kent Abrahamsson tog sin 2-liters Chevronbil till klasser i fjolårets EM-serie, för historiska bilar.

Foto: ARKIVET

Vad händer med Gelleråsen och Falkenberg?



■ Förra året körde man bl a historisk racing på Karlskogabanan. Nu står Gelleråsen utan banlicens och Racerhistoriska Klubben har fått lägga sina tävlingar på andra banor i landet.

Foto: MICHAEL HOFFSTEDT

RACING - Svensk racing är på väg uppåt, men hur står det egentligen till med två av våra äldsta och mest folkära bananläggningar, Gelleråsen i Karlskoga och Falkenbergs motorbana? IB har tagit tempen och förmedlar intrycken.

Vi börjar med anrika Gelleråsen i Karlskoga där verksamheten för närvarande drivs av nystartade Karlskoga Motor Förening (MKF) med Jan Persson som ordförande. Efter att ha brottats med ekonomiska problem en längre tid försattes banan i konkurs våren -86.

Hösten -86 köptes banan av norrmannen Bård Bergsjö som i sin tur hyrde ut den till Karlskoga Racing Club (KRC). Enligt nuvarande kassören i KRC, Jan-Erik Berggren, tilltog problemen med driften efter hand då man fick allt svårare att hålla banan i sådant skick att banlicens kunde erhållas. Det hela kulminerade inför SM 1989 då man inte fick banlicens.

Framförallt var banans beläggning otillfredställande. Banägarens lösning blev då att påbörja en serie tävlingar i något som kallades "Formel Gelleråsen", en slags ekonomiracing som fick dispens från Svenska Bilsportförbundet.

Jan-Erik Berggren uppger att KRC inför 1990 inte kunde tänka sig fortsätta med denna typen av motorsport. Dels var verksamheten oklar vad beträffar reglemente från SBF och dels gav den så dåligt överskott ekonomiskt att man inte kunde se att banan åter blev godkänd för SM-racing.

NEJ TILL

FORTSATT SAMARBETE

Enligt Berggren fattade KRC därför beslutet att tacka nej till

fortsatt samarbete med banägaren. Detta i ett läge då klubben bl a planerade fortsätta tävlingar tillsammans med Racerhistoriska Klubben (RHK), tävlingar som nu ser ut att förläggas på andra banor. Berggren uppger vidare att situationen givetvis kommer att diskuteras vid klubbens årsmöte den 31 mars.

Men aktiviteterna tycks inte ha upphört på Karlskogabanan.

Bananägaren driver fortfarande bl a "Formel Gelleråsenklassen" tillsammans med nystartade Karlskoga Motorförening (KMF), där ordföranden Jan Persson uppger att man avser köra åtta tävlingar i denna "allemanssklass", som har folkracereglementet som utgångspunkt och en bränslebegränsning på 11 liter/timme. Jan Persson säger också att man vid Västra Bilsportförbundets årsmöte i Hallstuguvägen nyligen

fick motta en utmärkelse för genomförandet av denna klass som numera är sanktionerad av SBF.

Persson uppger vidare att norsk TV kommer att sända de publikfria Formel Gelleråsen-tävlingarna samt att två dragracing-tävlingar är planerade, eftersom banan blivit godkänd av SHRA i Lindesberg.

Planerna är sedan att återfå banlicensen för SM-tävlingar när arbetet med en ny banbeläggning är klar.

ÄNDRING PÅ GÅNG

Falkenbergsbanan med 23 år på nacken har väl under senare år inte tillhört de mest välutrustade banorna i Sverige trots sin populära bansklinga. Den grusade beläggningen i depån och de sanitära anläggningarna har inte direkt givit femstjärniga betyg men nu är det tydligen ändring på gång.

Banan som på senare tid ägts av Banbolaget med Nisse och Erland Andersson som aktieägare har nu enligt uppgift från Nisse Andersson sålts till Wasa BRON AB som ägs av Jarl Furnander. Enligt Lennart Lindström, som är tävlingsansvarig i Falkenbergs Motorclubb, har klubben ett digert program med aktiviteter inför 1990 där givetvis Västkostloppet är klubbens och Falkenberg Motorförening banans ankare i tävlingssammanhang.

Lennart Lindström vill särskilt betona senareläggningen av årets Västkostlopp till helgen 14-15 juli p g a att Anders-torp arrangerar roadracing-EM samma helg.

ASFALTERING

Hela nio klasser innefattande SM-programmet och Super Saloon kommer man att köra och träningen börjar redan på tisdagen samma vecka som loppet körs. Utöver Västkostloppet kommer SVKG att förlägga två tävlingar i sportvagnsserien samt förarkurs på Falkenbergs motorbana.

Lennart Lindström berättar vidare att asfalteringsarbeten utförts i depån och att man kommer att få bättre sanitär utrustning i depåområdet. Han konstaterar också att kontakterna med kringboende förbättrats tack vare bättre förståelse för de motorsportaktiviteter som bedrivs.

Sammanfattningsvis ser det ut som om två av Sveriges äldsta motorbanor går en ny såsong till mötes där tyvärr Karlskogabanan i skrivande stund saknar den banlicens som krävs för tävlingar med SM-status.

MICHAEL HOFFSTEDT

IDROTTSBLADET

LITE BLANDAT FRÅN TÄVLINGSSEKRETERAREN

Jaha, då var det snart dags att plocka ut klenoden ur garaget, eller är det för dig som för mig - det är snart dags att plocka ihop eländet.

Nåväl, en och annan verkar ha fått ordning på sina pinaler och har dessutom tänkt sig att köra på Sturup näst sista helgen i vårmånaden april. För att vara exakt har det till dags dato anmält sig 13 standardvagnar och 8 GTS-bilar. (GTS-klassen får se upp så inte standardvagnarna tar ledningen när det gäller antal bilar på startlinjen.

De som kommer med nya vagnar för säsongen har en möjlighet att tjuvträna på Bromma trafikövningsplats den 7 april. Alla andra är naturligtvis också välkomna.

KLASSVIS

RHK-mästerskapet kommer att köras fördelat på följande klasser:

A-D, F3 500cc, GTE -1300, GTE -2000, GTE +2000, GTF -1300, GTF -2000, GTF +2000, GTP, 3:7, STD 1961, STD 1965 1000cc, STD 1965 1300cc, STD 1965 2000cc, STD 1965 +2000cc, F3 1000cc, F3 1600cc, FF, FV, FJ, 2sits sportv 1965, G 68 2000cc, G 68 +2000cc, G 71 2000cc, G 71 +2000cc, H, Gr 5 1971, GTS 1973.

PUH, detta var de olika klasserna som kör om mästerskapstiteln. Inte illa för lilla Sverige med 28 olika klasser. Det tråkiga är att det i många av klasserna endast finns ett fåtal bilar, men vad kan man göra åt detta, ja vi får väl knuffa på kompisen som inte ännu tagit steget ut i den historiska racingen.

Förra året var vi 89 medlemmar som luftade våra vagnar. Låt 1990 bli året då vi med bred marginal passerar den magiska 100-gränsen.

Så till lite formalia i form av 'protokoll' från det nybildade racingutskottet som består av Jan T samt undertecknad från styrelsen, plus tillkallade klassrepresentanter.

MINNESANTECKNINGAR FRÅN 1990.03.10

Racingutskottet

DELTAGARE

P. Haegermark, Stig Johnsson, Allan Dunevall, Per Rosendahl, Ulf Westerlund, Bruno Rösler, Kent Abrahamsson, Tommy Brorsson, Lennart Naajanen, Ingvar Thorell, Jan T och Per N.

1, Kort presentation av utskottets mål och verksamhet.

2, Genomgång av körschema 1990. Hur blir det med Kullen för gammelbilarna? I övrigt arbetar vi vidare enligt årsmötets riktlinjer.

3, Klasser och heatindelning gäller som tidigare presenterat i rutflaggan. Ej ännu aktuellt med FV ihop med FJ.

4, Kort genomgång av klassrepresentanterna avseende vilka bilar som kommer ut under denna säsong. En del nytillskott i vissa klasser. Klassropr. skall iordningställa listor på förare och bilar för resp. klass. OBS inga önskelistor!

5, Potential för 1991 verkar med nuvarande ökningstakt tillfredsställande.

6, Körtillfällena och banor 1991. Vi skall verka för minst ett helhistoriskt evenemang - ev på Knutstorp om det inte krockar med ett internationellt evenemang här. I så fall får annambana kontrakteras.

7, Bokning av Knutstorp i första hand. Samkör med sportvagnsklubbarna. EV bokning av ytterligre bana/ banor.

8, Inget Steigenberger på Mantorp. Ej heller helsvenskt "C + H".

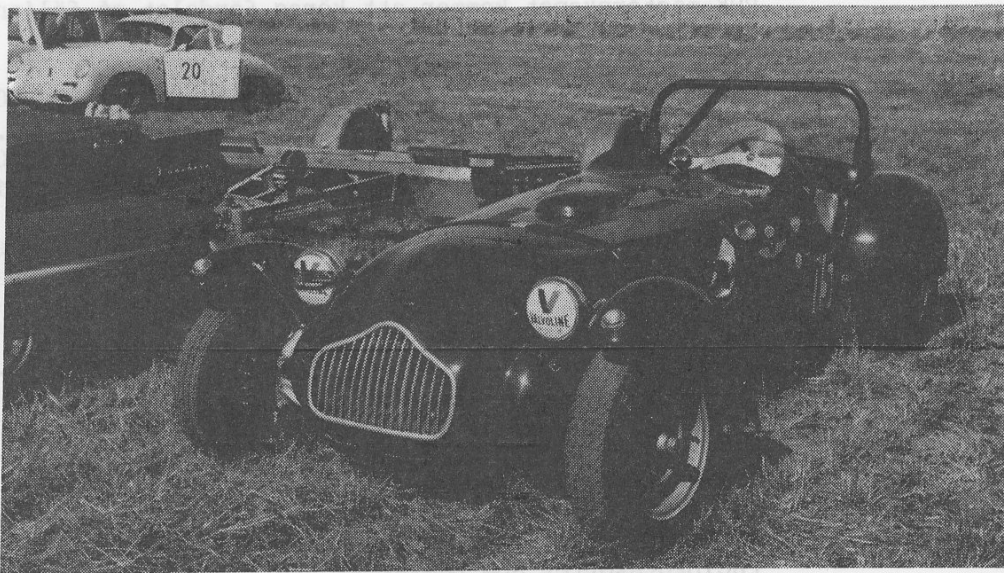
9, Positivt till samarbete med MCHK inför Anderstorp denna höst.

Mötet avslutas och vi bestämde att utskottet skall träffas tre gånger per år - tidig vår, mitt i säsongen samt på hösten.

Nästa möte skall hållas vid Knutstorpsbanan 30/6 - 1/7 1990.

Vid Pennan

Per Norberg.





MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

IDÉELL SAMMANSLUTNING AV KLUBBAR FÖR ÄLDRE VÄGFORDON
BOX 21152, 10031 STOCKHOLM. BESÖKSADRESS: TOMTEBOGATAN 25
POSTGIRO 45 66 18-8, FAX 08-312706, TELEFON 08-302801

Stockholm 1990-02-26

Till samtliga MHRF-klubbar

Miljödepartementet och avgasbestämmelserna för äldre bilar som skall registreras i Sverige

Vi har idag talet med handläggaren på Miljödepartementet som kunde berätta att verket var färdigt med sitt arbete och att ärendet var översänt för behandling i regeringen. Eftersom den parlamentariska situationen antagligen gör att mindre viktiga ärenden läggs åt sidan vet man inte när förslaget kommer att behandlas.

Man ville på Miljödepartementet inte avslöja hur förslaget var formulerat, men poängterade "att vi naturligtvis har tagit intryck av vad som sagts och skrivits".

Trafiksäkerhetsverket och besiktningsbestämmelserna

Det förslag som vi lämnade till TSV under hösten har inofficiellt "fallit i godan jord" men på grund av mer betungande arbeten inom TSV (fartgränser och liknande, kan man gissa) kommer det att dröja ett tag innan vi får veta mer.

MHRF-försäkringen 1989

Om inte om hade varit kunde 1989 ha blivit ganska bra ur skadesynpunkt, "Om" skall i detta fall läsas som "brand". Genom mordbrand (som inte var riktad mot våra försäkringstagare) har två dyra Lotus-bilar totalförstörts och reservdelar till en tredje har brunnit upp. En annan Lotus har totalförstörts vid en brand som uppstod i motorrummet, en mycket fin Cadillac Eldorado cabriolet har totalförstörts därför att en "kamrat" svetsat på sin vardagsbil i garaget och en bil som tillverkades i början av seklet i Sverige har helt brunnit upp. Kostnaderna för enbart dessa bränder (vi har också några mindre) närmar sig en miljon kronor!

För övrigt har vi inga direkt tydliga trender, även om vissa märken fortfarande ligger över det normala i fråga om skador. Tidigare har M.G.-bilar haft relativt få skador, men situationen förändrades under fjolåret. Vi får hoppas att det var temporärt!

Till försäkringstagare som haft skador under vinterhalvåret har vi skrivit för att undersöka vad som föranlett skadorna. Till vår glädje har praktiskt taget alla visat sig ha använt fordonet i hobbysyfte. Dock har vi hittat några fall där försäkringstagaren uppenbarligen använt bilen mer än som är avsett i villkoren. Vi har också hittat en del bilar som körts som "sommarbilar", dvs använts som vardagsfordon under sommarhalvåret.

Försäkringsändringar

Vi hade för avsikt att göra vissa ändringar i försäkringen, t ex flytta över 1955 års fordon till den billigare gruppen och höja några självrisker, men prisstoppet gjorde det omöjligt att genomföra dessa justeringar. Även sådana anses ändra villkor och prisbild och är därför inte tillåtna. Vi återkommer när vi sett vad Carlsson II-regeringen tänkt sig.

Försäkringsvillkor

Vi har tidigare inte haft några speciella försäkringsvillkor för MHRF-försäkringen utan använt de vanliga villkoren plus speciella tillägg för vår försäkring.

Nu har MHRF och Folksam gemensamt utarbetat speciella försäkringsvillkor för MHRF-försäkringen. Det gör det lättare för den som har en MHRF-försäkring att veta exakt hur den gäller. Alla som har MHRF-försäkring kommer under våren att få ett exemplar direkt hem i brevlådan.

Brandsläckare och huvudströmbrytare

Vi har planer på att från våren 1991 kräva att alla bilar skall vara utrustade med godkänd brandsläckare och huvudströmbrytare (batteri-frånskiljare). Vi återkommer i god tid och skall också försöka ta fram speciellt förmånliga erbjudanden på dessa.

Vi har inte några planer på att kräva att registreringsnummer skall etsas in i rutorna eller på att bilar inte skall få stå i garage med t ex fler än åtta bilar (sådana regler finns hos andra bolag med liknande försäkringsformer).

Hur många är vi i MHRF?

I slutet av februari 1990 fanns inom MHRF 88 klubbar med sammanlagt 42.889 medlemmar.

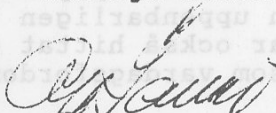
I åratal har vi av en tidigare styrelsemedlem i en lokalklubb kritiserats för att vi inte redovisar en nettosiffra, d v s en siffra med dubbeltäckningen borträknad.

Vi är fullt medvetna om att det finns många i klubbarna som också är medlemmar i en, två eller rentav tre andra svenska klubbar som också är med i MHRF. För några år sedan gjorde vi en undersökning i ett antal klubbar och kom fram till att cirka 12-15% av dessa klubbars medlemmar också var med i andra klubbar.


Frånsett att det är omöjligt att veta hur många som är dubbel- eller trippelmedlemmar anser vi frågan vara akademisk. Om någon dels är medlem i en lokalklubb (därför att han vill träffa andra på orten och ha ett trevligt klubbiv), dels i en märkesklubb (därför att han vill läsa om sitt märke och få information om t ex reservdelar) betalar han två medlemsavgifter och blir därför räknad två gånger. För oss - och för alla folkrörelseklubbar, studiecirkel och liknande - är detta ett normalt sätt att räkna. Genom att betala två gånger har han klart deklarerat sitt intresse för att vara med i två olika organisationer och han skall också ha rätt att göra sin röst hörd på två ställen.

För oss är det naturligtvis en styrka att vara så många som möjligt - det har visat sig inte minst i kontakterna med Svensk Bilprovning, Trafiksäkerhetsverket, Finansdepartementet, Naturvårdsverket och Miljödepartementet m fl.

Vänliga hälsningar



Alf Lavér



Björn-Eric Lindh

HAVOLINE X1 GRAND PRIX.



HAVOLINE X1

Den nya allround-oljan med utmärkta smörjegenskaper



KUNSKAP OCH ERFARENHET!

Detta med historisk racing var något nytt för mej när jag såg det första gången i maj 1981, sen var det klippt. Först och främst behöver man en bil det räknade jag snabbt ut, men var hittar man en sådan, när annonskostnaderna började överstiga priset på bilen jag tänkte köpa fick jag napp, en Jaguar XK 140-56 som hade vunnit i stort sett allt i England under 1981 färdig att åka med. Packa, beställa biljetter, låna pengar, och in i bussen till Göteborg med en returbiljett med bilplats i fickan.

Detta var på hösten -81, snöslask och blåsigt här hemma, det är den tiden man inte kan spela fotboll i Sverige men väl i England, det fick jag veta när jag letat rätt på min hytt. Det var jag och tre andra som skulle leva på dessa 9 kvadratmeter i 26 timmar, mina medpassagerare dök sent om sider upp, anledningen att de kom sent var (enligt mej) att de var så aspackade så de nog inte såg båten. Det visade sig att jag hade åkt med en båt som var full med en massa fotbollsentusiaster iklädda blåvita halsdukar som skulle åka och se på fotboll i England. Hur mycket de fick se av fotbollen vet inte jag men om någon var så pass nykter så han kom iland kunde han kanske tala om för de andra hur matchen slutade, det verkar för mej vara ett dyrt sätt att ta reda på hur en fotbolls-match slutar när man kan köpa en tidning i Sverige för 4 kronor.

När jag kom till hotellet ringde jag upp säljaren för att bestämma tid och plats för gemensam färd till bilen som stod en kvarts bilfärd från mötesplatsen, nåväl efter c:a 2 timmars köande genom Londontrafiken kom vi då äntligen fram till detta mina drömmars mål. Ägaren öppnade den genuina garagedörren (två mindre plåtskivor som stod lutade mot tre större plåtar som skulle föreställa garage för min Jaguar) när han hade startat bilen och kört ut den i dagsljuset insåg jag att man inte ska tro allt som står i annonserna, bilen visade sig vara ett hopplock av det mesta brittisk bilindustri kunde erbjuda på 70-talet, men mycket lite från 50-talet. Delar av bromssystemet kom från en skrotad Morris Marina, motorn från en XJ-6, hjulen från en XJ-S, skivbromsar runt om, mm, som grädde på moset var den totalt sönderrostad i balkarna, och det var ordentliga balkar när den var ny så den måste nog varit med om det mesta. Jag tackade naturligtvis nej till bilen, det var nog klokt då, men med facit i hand i dag vet jag inte om det var rätt gjort. Säljaren var nere på 2000 pund för en Jaguar XK 140 jag är nog lite tvekan. Väl hemma igen något fattigare kom Horst Brüning och föreslog jag skulle köpa hans grannes MGA-57-a. Jag och sonen for iväg och skulle titta på den samma dag, (det var i mitten på Januari) efter c:a 2 timmars snöskottande köpte jag bilen, nästa dag skottade vi 3 timmar till, inklusive sittbrunnen eftersom suffletten låg på golvet efter ett snöras från taket på huset där bilen stod parkerad. Då var man så med MGA.

Vad gör man då med en MGA som man ska åka tävling med, jo man tar bort allt onödigt som väger en massa utan att man behöver det, lagar en massa rost, reoverar bromsar, fram och bakvagn, byter fjädrar och stötdämpare. Motorn, växellådan och diffen dumpade jag av hos Kjell Wallin på ELWA MOTORS för trimning och reovering. Efter c:a 4 månader såg den ut som en racerbil samt att den även lät som man har fått för sig att racerbilar ska göra, med andra ord, den var klar att köra med.

Första tävlingen var i Kinnekulle i slutet på maj, redan på träningen upptäckte jag att den inte alls var klar, fjädringen var katastrofal och allt jag glömt att skruva fast ramlade av, bromsarna var inte dåliga, dom var obefintliga. Jag tog mig runt alla varven på tävlingen men mer var det inte. MG-n och jag hängde sedan ihop i 4 år utan några egentliga problem, visst var det en massa småsaker som gick sönder, men sådant glömmar man fort när man har roligt. Det är speciellt 2 tillfällen jag kommer ihåg från denna tiden, det ena är när Walter Rosenlechner och undertecknad på Mantorp passerade Bosse Pettersson 3 gånger innan vi såg den svarta flaggan han vinkade med, Walle låg före mej och tittade nog bara i backspegeln, jag i min tur såg bara hans motorlucka då jag låg c:a en meter bakom i alla varven. Behöver jag tillägga att vi inte tillhörde Bosses favoriter när han väl fick stopp på oss. Det andra är när jag nästan vann på Kinnekulle. Starten gick men jag fick en mycket dålig start då vi hade bytt slutväxel mellan träning och tävling, så när starten gick hade jag som vanligt c:a 4.800 varv på motorn med det resultatet att alla andra åkte, men jag stod kvar med spinande bakhjul. När jag sedan kom iväg gick det bra, kom förbi alla utom Kenneth Andren och Tommy Brorssonefter 5 varv, då hände något med Tommys bensinpump så Kenneth hann om före rakan som var gulflaggad hela vägen, där låg man efter Tommy i 35 km fart och fick inte köra om och såg Kenneth försvinna i fjärran. Så nära hade det aldrig varit. Detta var MGA-n nu kommer vi till min nästa bil, en MG Midget.

MG Midgeten inköptes sent på hösten -84 i snöslask och kolmörker ute i Huddinge, vis av MGA åkande hade jag två saker i huvudet när det skulle köpas ny bil, 1: skivbromsar, 2: bilen måste vara engelsk, på MGn stämde dessa saker. Som extra plus för bilen visade det sig att man fick ha både weber och diffbroms, den klassade vikten var runt 600 kg men jag har inte fått ner bilen under 700 kg så man kan undra vad som vägdes när den klassade vikten 1963. Att få Midgeten i ordning för racing blev ganska lätt då det inte var så att Clas Ottoson hade en Sprite han höll på och renoverade för historisk racing, Det blev liksom en tävling om vem som först kom ut på tävlingsbanan med bilen, jag vann. När jag köpte bilen var den svetsad under och all rostig plåt ersatt av ny, allt enligt säljaren. Det är ganska konstigt vad blind man blir när man vill köpa någonting, väl hemma i garaget tog det mej högst 10 minuter att konstatera att nog var det någon som hade svetsat alltid, men vilken svets. All den nya fina plåten låg ovanpå den gamla rostiga plåten, fjäderfästet bak var helt sönderrostat, innerskärmarna bak var så fel-svetsade att hjulen inte gick runt när man fjädrade ner bilen, golvet på förarsidan var lövtunnt. Det var bara och sätta igång och svetsa för fulla muggar för nu låg man efter i planeringen innan man ens hade satt igång, under tiden fick Elwa Motors ta hand om motor, växellåda och diff. 5 månader senare stod bilen klar, RHK hade hyrt Kinnekulle ring för testkörning, vilken lördag det blev för mej. Med nyinköpt dragbil styrde jag och sonen kosan mot Kinnekulle, redan efter c:a 2 mil började automatlådan bete sig lite konstigt den växlade lite så att säga efter behag och inte när jag ville, i backen vid Finnerödja var det bara att lägga i lågen och masa sig upp med en toppfart som inte översteg 10 km i timmen, men det kompenserades av att det var ingen som såg oss, för när röken efter oss hade lagt sig var vi redan i Kinnekulle. Ska inte en Volvo gå längre än 35.000 mil, väl ute på banan gick Midgeten bra men den var svårkörd för mej som kom från en MGA som var betydligt mer förlåtande för vissa förarmissar som ibland kan uppstå. Jag fick för mig att den ville slå igen vid låga varv så jag beslutade mig för att gå ner något i storlek på munstyckena för jag misstänkte att den fick för mycket bensin. Efter c:a 8 varv började den missa vid höga varv, efter ytterligare 4 varv gick den fruktansvärt dåligt och jag körde in i depå för att ta reda på felet. När jag tog ut tändstiften förstod jag vad jag hade gjort, för litet munstycke med det resultatet att stiften svetsade hål på 3 kolvtoppar, bensin kyler, tänk på det, det gör jag nästa gång. Bara att lasta och åka hem, Midgeten är lätt att knuffa så jag och sonen sköt upp den på släpet, sonen går för att hämta spännbanden som ligger i den trasiga Volvon för att vi ska få fast den trasiga Midgeten på det ännu hela släpet, under tiden ser jag att bilen står för långt bak på släpet men det är lätt avhjälp, man tar ett stadigt tag om däcket med båda händerna och sedan vrider man fram bilen, det är nog ett bra sätt om man har en bil där man får plats med handen mellan däcket och skärmkanten, det får man inte på en sänkt Midget, jag vet nu, så när sonen kommer runt släpet med spännbanden får han se en fader som sitter fast i bilen, vad gör han då, han får inte rulla den åt något håll då skärmkanten är taggig och fungerar som en såg i min hand, återstår att lyfta rakt upp. Var han fick sina krafter från vet inte jag men han lyckades lyfta bilen så högt så att jag fick ut min trasiga hand. Det var bara att linda in handen i en gammal trasa och åka hem, lätt handikappad och förbannad körde jag sönder två positionsljus på släpet när vi var inne i Örebro och letade efter sjukhuset i staden, vi lyckades inte hitta det. Väl hemma fick jag en utskällning av Mian (sambon) hur man kunde vara så dum så man stoppade in handen på ett sådant ställe. En utskällning av Danderyds sjukhus varför jag inte kom tidigare. En utskällning av Kjelle Wallin på Elwa Motors varför i h-te jag hade ändrat munstycket. Resultat: 3 utskällningar, 1 trasig dragbil, 1 trasig racerbil, 1 trasig släpvagn, 1 trasig hand, ont i ändan efter stelkrampsprutan, samt massvis med arbete för att få ihop allt till tävlingen om 3 veckor.

Vi racerförare har vissa likheter med Refaat El-Sayed, vi gör så gott vi kan men ibland går det åt skogen. Efter detta har det gott hyggligt under de åren jag körde Midgeten i tävlingar i GT/GTS klassen, jag hade 1100cc och försökte hänga med bilar med betydligt större motorer, det kostade mej en och annan motor då varvtalet ofta överskred 8500 och Elwa hade garanterat hållbarhet till 7200 varv men kul var det. Nu har Mian övertagit Midgeten på något sätt som jag inte riktigt förstår hur det egentligen gick till, Nu börjar standardvagnsracingen göra sitt intåg i Sverige och jag har satt igång att leta efter ett lämpligt objekt, och det hittade jag i en LOTUS CORTINA-65.

Efter mycket annonserande i rikspresen efter en Lotus Cortina utan att få ett enda svar köpte jag återigen båtbiljett till England för att söka min lycka där, man hade ju läst i tidningarna att det var där dom fanns. Jag skulle åka på fredag, måndagen innan ringer en kille från Gävle och har en Lotus Cortina till salu, det var ett hyggligt renoveringsobjekt enligt säljaren, jag torsk naturligtvis. Vi bestämde att han skulle transportera ner bilen till mej onsdag kväll. På onsdagskvällen satt jag och ett antal goda vänner och väntade på leveransen, Vid 10-tiden såg vi en bil med släpvagn som närmade sig oss, spänningen steg äntligen kom den. Hade jag varit någotsånär klok hade jag förnekat att jag var jag och att det måste blivit något missförstånd, men ärlig som man är talade jag om att han hade kommit till rätt plats. Det var absolut inte ett renoveringsobjekt, det var ett vrak. När han hittade bilen hade den stått ute bakom ett hönshus sedan 1971 då förre ägaren hade tänkt bygga om den till vänsterstyrning, han hade startat med att såga av bilen framför vindrutan men sedan hade han ledsnat och bara ställt den direkt på marken där den fick stå i 17 år. Tursamt nog hade han plockat ut allt mekaniskt och lagt det i källaren, så jag är nog en av de få som fortfarande kör med orginaltopp och hjul som satt på när bilen var ny. Det blev en resa till England ändå, när man hade biljett och allt var klart var det lika bra och åka för att köpa plåtdelar samt diverse annat som var dåligt eller saknades. Svetsarbetet var inte att tänka på att göra själv på fritid då hade det tagit 3-4 år innan den blivit färdig, jag drog bilen till en liten plåtverkstad mellan Enköping och Sala som lovade att hjälpa mej (tack Erik på AKERSBO ROSTSKADESERVICE) det tog honom c:a 110 timmar att få bil av det jag körde dit och då är han proffs och har alla verktyg.

Sedan var det dags för blästring, när det var gjort kom turen till det invändiga arbetet som alltid tar mycket längre tid än man räknat med. Allt det mekaniska var redan hos Kjelle på ELWA MOTORS för renovering och bearbetning, Kjelle hade då redan Roger Grimborgs motor då även Roger hade bytt ut Cortina GTn mot en Lotus Cortina, så även denna gång blev det en tävling om vem som skulle hinna ut först Roger eller jag, det blev dött lopp. Lagom till första Brommatestet stod vi där med två halvfärdiga Cortinor, Roger hade kört Cortina under 1988 så han visste hur dom var att köra, jag hade aldrig suttit i en sådan här bil och det blev en upplevelse, det är ungefär som att köra en buss på en racer-bana, tungt och klumpigt men roligt. Sedan var det dags för första tävlingen i nya bilen på Kinnekulle, Roger var inte mycket att göra åt han bara åkte iväg, men jag hade en MB 220 Se som fyllde upp alla backspeglar i 4 varv, och det finns roligare saker än att ha Wicke Winqvist flåsande i nacken första gången man kör en bil man är ovan med det lovar jag. Andra tävlingen gick bättre för min del då Roger förhastade sig lite i Tröskurvan och glömde bort att bromsa i tid, vilket gjorde att jag smet förbi på insidan för att sedan segerviss ta det lite lugnare och bevaka min position, det var bara det att jag kanske tog det lite för lugnt i 2 varv för rätt som det var fylldes min backspegel med en vit Lotus Cortina så det var bara att stå på för fullt och lite till eftersom Rogers bil var snabbare på rakorna, det gick vägen denna gången men Rogers framskärm var uppe vid mitt framhjul efter velodromen.

Tredje tävlingen var på Kinnekulle och där var det jämt så det förslog mellan Roger och mej, på träningen kunde det skilja en halvmeter efter 2 varv för vi böt om och ligga fört då vi inte kunde ta oss om varandra med egen kraft utan måste vänta på ett misstag av den som ligger först. När det var dags för tävling var det Roger som tog starten och höll täten i 3 varv men sen var det dags för det där misstaget, han förväntade sig att jag skulle försöka ta honom på innern i tv kurvan och höll tätt där, men i ytterspåret var det plats, det ska inte gå att köra om där men på något sätt kom jag om, sedan var det att se till att inte göra några missar för då vore det kört. Det gick vägen jag vann.

Fjärde tävlingen var 2 timmars på Karlskoga där Roger delade styrning med Bengt Odelfors som inte är helt okänd i banracing. Jag visste att Rogers bil var snabbare på rakorna, så jag förstod att det inte skulle vara någon mening för mej att driva upp tempot från start utan se till att jag låg i bakhasorna på honom när det var dags för sista 20 min passet, Det blev nu inte så då Bengt fick en punktering under tredje passet och fick bryta. Det var tur för mej då ett tändstift slog igen under sista depåstoppet så jag fick köra 3-cylindrigt de sista 20 minuterna, men det gick vägen jag vann standardvagnsklassen.

Ser fram mot ett fint racingår 1990 och hoppas på en himla massa fina tävlingar.

Mats Israelsson



LOTUS CORTINA MK1

Alfa Romeo



Vi bygger tävlingsmotorer och säljer trimmningstillbehör sedan 1961.

Till Alfa - Lotus - M.G.

Vi har flödesbänk för utprovning av bästa kombination topplock-kamprofil. I vår bromsbänk sluttetas sedan alla förgasar- och grenrörskombinationer.

ELWA
MOTORS AB

DEVELOPMENT OF RACING ENGINES AND CARS

Elwa Motors AB
Skrubba allé, 135 90 Tyresö
Tel: 08-773 17 17, 773 18 19
Fax: 08-773 18 11

1954 1990



Med rallyhälsningar

Björn-Åke Danielsson
Björn-Åke Danielsson

Lycksele 90-02-07

BETRÄFFANDE MIDNATTSOLSRALLYT 1990

I somras började vi planera för ett nytt MIDNATTSOLSRALLY. Entusiasmen var stor på alla fronter och vi har lyckats komma långt i vår planering. Ett av de kvarvarande problemen har varit finansieringen av rallyt. Vid den "deadline" som vi satte upp, har vi till alla delar ej klarat av.

Vad gör man då ? Jo, vi lägger alla erfarenheter, kontakter, sponsorer etc. etc i en säck på vilken det står
..... NITTONHUNDRANITTOETT !!!

Tron på rallyt har ökat under arbetets gång, inte bara från oss själva utan i första hand från alla organisationer och sponsorer. Till detta kommer en möjlighet att organisera rallyt 1991 att ingå i EM-serien för historiska bilar !
FANTASTISKT !

Som vi ser det, är det bara att köra vidare, detta kommer att bli en stor händelse 1991 och vi som utses att ro det hela i land säger, vi skall lyckas !

MIDGETRACERN nr 2

Ett diskussionsinlägg

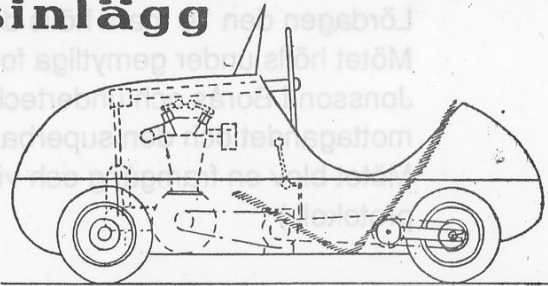
Vår artikel Svenska midgetracers i nr 2 har väckt stort intresse och uppkallat ingenjör Ingemar Dunér i Malmö till ett inlägg, vari han hävdar att den svenska midgeten bör göras mindre och billigare. Man ställer här åtskilliga förslag om hur detta ska gå till.

Ing. Dunér har själv rubricerat sin artikel som ett diskussionsinlägg och som sådant publiceras det här, då redaktionen anser, att det innehåller många intressanta och värdefulla synpunkter men inte är övertygad att teorierna på alla punkter kommer att hålla vid de praktiska proven.

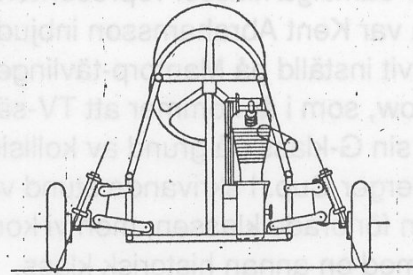
I nr 2 av TFA fanns en artikel om en midget-racer. Häröver är visst inget annat än gott att säga. Det är sannerligen på tiden att vi här i gamla Sverige kommer med i denna utan tvivel trevliga dans. Det är emellertid typen jag inte tycker om. Ordet "midget" betyder ju dvärg och då tycker jag att bilen också ska vara en dvärg. Kan man kalla 383 kg för dvärgvikt då en 300 km:s E.R.A.-racer väger 660 kg? Vidare synes mig längden 2,75 m vara väl kraftigt tilltagen. Om man betänker att en så lång vagn ska kunna gå på tvären på en normal jordbana med en bredd mellan 6—8 m inses lätt att chansen att göra en omkörning i en kurva är mycket minimal.

Nej, jag skulle vilja gå in på helt andra linjer. Låt oss kassera allt samröre med andra vanliga bilar såsom detaljer, mått och vikt. Låt tankar på Fords fram- och bakaxlar flyga bort som agnar för den friska skånevinden. Från Motorklubben Tändstiftet i Malmö har vi sänt förslag till federationen ang. mått som vi skulle vilja ha antagna. Vårt förslag gick ut på följande: Hjulbas 1,20, Spårvidd 1,10 m, Vikt under 200 kg, Motor under 750 cc. Motorstyrkan borde kanske ännu hellre sänkas till 500 cc. Den effekten tror jag är fullt tillräcklig för en bil på ca 150

Här intill och längre ned på sidan har ing. Dunér i skisser visat hur han tänker sig att den ideala lilla midgetracern bör konstrueras.



kg. En dylik motor har den stora fördelen att den kan fås i tillräckligt stort antal och till ett mycket billigt pris. Vad hjulfrågan beträffar är den nog så knivig, men jag har upptäckt något, som jag tycker vara så nära pricken över i man gärna kan önska sig. Jag syftar på hjulen till den jättetrevliga lilla "Corgi" dvs. den lilla fällbara motorcykel de engelska fallskärmsjägarna använde sig av. Dessa hjul väger säkert inte mer än 3—4 kg per styck och torde inte betinga några svidande summor i pris.



Den regel jag anser att man bör se framför sig när man konstruerar en sådan här bil är: "Tillräckligt starkt, Billig och FÖRTVIVLAT LÄTT." Dessa hjul faller inom denna ram. Ja, apropå ram, sådan måste man ju också ha och den bör också följa samma regel. Den göres lämpligast av lätta stålrör som svetsas till ett starkt fackverk. Dvs. man låter denna ram utgöra stommen varpå karosseriklädseln som utgöres av masonite eller plywood eller för den förmögne alluminiumplåt fästes. Som framgår av skissen låter sig detta väl göra.

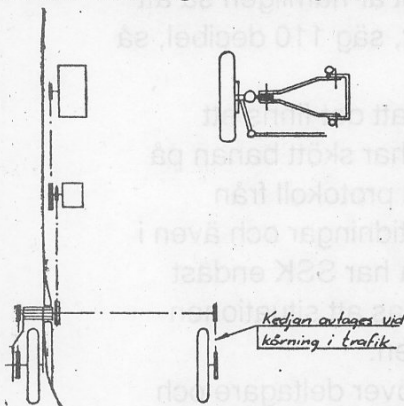
Motorplaceringen är en viktig sak. Ing. Åberg angav att motorn borde läggas endera fram eller också bak. Jag tycker däremot, att det naturligaste borde vara att låta den ligga vid sidan av knäna på föraren och på den sida av vagnen som motorns kraftuttag sitter, dvs. för de flesta motorer på vänster sida. Härigenom vinnes att totala längden kan hållas till ca 1,80 m vilken siffra jag tycker passar betydligt bättre än 2,75 m på våra smala banor där en omkörning med motorcykel ofta kan vara nog så problematisk. En sådan motorplacering skulle också medföra en betydande förenkling av växelpakets placering då ju denna kan anbringas på precis samma sätt som på den motorcykel den en gång har tillhört. Separatfjädring är givetvis införd på alla hjul på mitt förslag då den förbättrar och lättar upp konstruktionen i avsevärd grad, och jag kan icke inse vad man skulle vinna tekniskt eller ekonomiskt på att använda sig av stela axlar om man håller sig till den billiga kedjedriften.

Styranordningen är det enda arvet från de större kusinerna. Ratten lägges horisontellt med snäckan under motorhuvuven och utgående axeln vertikalt och trådes härpå ett förlängningsrör som överför vridningen till en arm på bilens botten. Härigenom kan rattstången betydligt avkortas vilket ger en välbehövlig viktminskning. Man bör dock trots något högre vikt välja en snäcka med justering så att man totalt kan eliminera rattspelet. En utmärkt chevrolettratt med snäcka m. m. har jag köpt för 25 kr. Anordningen för framhjulsupphängningen framgår av skissen. Länkarna består av ca 3 mm plåt och stötdämparna har inbyggts i lagringen i hjuländan av länken.

Hjulen sitter upphängda i gaffellagringen till en vanlig cykel. På det rör på cykelns ram varu gaffeln vrider sig har en plåt svetsats och denna plåt bussas i hålen för länkarna. Mellan länkarna och denna plåt ligger stötdämparnas friktionsskivor som kan göras av ferrodo eller annan bromsbeläggning. Dämpningen erhålles sedan genom att klämma länkarna mot plåten lämpligen medelst en fjäder utanför den ena länken. Hållfastheten hos en sådan anordning torde vara fullt tillräcklig och torde också vara bland de billigaste sätten att lösa framhjulsupphängningen. Separatfjädringen ger ju genom sin bättre anläggning mot vägbanan en avsevärt bättre kurvtagningsförmåga vid höga hastigheter på dåliga och gropiga vägar.

Ju mindre svängmassor jag har desto bättre är det. Bakhjulen sitter på armar som svänger bakåt — uppåt och fjädrarna är av spiraltyp. Detsamma gäller framhjulsfjädrarna som sitter på utsidan av motorhuvuven. En dylik anordning är ju billigast tänkbara lösning. Stolen bör vid tävlingsvagnar vara så lätt som möjligt och göres därför av stålrör med en bit markisväv emellan. För att få kortast möjliga vagn har stolen gjorts lutande ca 45 grader varvid knänas vinkel blir mindre skarp och körställningen behagligare. Pedalerna förbindes med sina resp. organ med vanliga wires som på motorcyklar. "Corgi"-hjulen ger ju även fördelen av 4-hjuls bromsar vilket kanske kommer väl till pass i en krånglig situation. Hittilldags föreligger endast skisser på ovan nämnda "dvärg" men jag skall, då måtten fixerats, utarbeta detaljerade ritningar.

Jag hoppas att priset på en sådan här bil ska kunna hållas vid ca 500 kr exkl. motor och växellåda. Dessa torde kunna fås för ett pris av ca 200 kr. varför totalpriset torde hålla sig vid 600—700 kr, beroende på möjligheter, försänkningar o. d. Vad man särskilt bör ha i minnet är att svetsning är billigt och att vad till svarvning och fräsning hör är dyrt som synden, för att inte tala om gjutning. Undertecknad är mycket intresserad av en diskussion i ämnet, och den som har några synpunkter är välkommen med en rad. En vagn av ovanstående skapnad torde vara lätt att få inregistrerad och detta innebär att man i ett fordon har fått både en liten racer och en ersättare



Ingemar Dunér

Adr. Rantzowg. 11 B, Malmö.

"HISTORISKT MÖTE I RHK"

Lördagen den 10 mars hölls det första mötet med RHK,s nya racingutskott.

Mötet hölls under gemytliga former hemma hos Britt-Marie och Stig Jonsson i Borås och undertecknad vill på RHK,s vägnar tacka för det fina mottagandet och den superba förtäringen.

Mötet blev en framgång och visar klart att vi är på rätt väg. (Se separat protokoll)

Vi har under några år diskuterat en form för att få till stånd en grupp aktiva, som tillsammans skall ge styrelsen indikationer på hur medlemmar - förare ser på formerna för historisk racing. Kort sagt en typ av racing-utskott. Per Norberg och jag själv från styrelsen bildar denna grupp med klassrepresentanterna från varje klass, som också har möjlighet att ta med sig en bisittare.

Vi tror att ett arbetsutskott av den här typen har mycket att ge, då man under lugna former kan prata sig samman om hur vår racing ska se ut. Till vårt första möte var samtliga klasser representerade och utöver klassrepresentanterna var Kent Abrahamsson inbjuden för att redogöra för klass G, som tyvärr blivit inställd på Mantorp-tävlingen i augusti.

Mantorp Sportscar Show, som i år kommer att TV-sändas över Nordic Channel, mister alltså sin G-klass på grund av kollisioner med övriga deltävlingar i Steigenberger Cup. I skrivande stund vet vi inte hur man kommer att ersätta den förlorade klassen, men vi kommer att verka för att Mantorp ersätter den med en annan historisk klass.

Våra G-åkare som deltar i Steigenberger Cup, i år åtta stycken, kommer i mån av tid och möjlighet även att köra någon tävling på hemmaplan.

Troligtvis blir detta på Anderstorp i samband med vår egen tävling.

Våra "gammelbilsåkare", vid mötet representerade av Lennart Haajanen, tappar troligtvis ett av sina tävlingstillfällen i och med att SSK meddelat att man inte kan tillgodose dispenserna för "buller" som SBF utfärdat på grund av problem med länsstyrelsen. I sak märkligt, men detta visar hur komplicerad denna fråga är och även svårhanterlig. Det är nämligen så att om en banägare och arrangör sätter en gräns för buller, säg 110 decibel, så är det han som bestämmer och inte SBF.

Jag har talat med folk i Götene kommun, som berättar att det finns ett kraftigt utbrett missnöje mot SSK, som man anser inte har skött banan på ett riktigt sätt. Bl.a har man under flera år inte lämnat in protokoll från bullermätningar. Saken har varit omdiskuterad i länets tidningar och även i lokalradion under en längre tid och enligt mina källor så har SSK endast tillstånd att köra fem tävlingar under 1990. Vi får hoppas att situationen blir till det bättre och att inte verksamheten är i farozonen.

Klassrepresentanterna kommer att göra aktuella listor över deltagare och bilar som sedan skall användas för att informera arrangörer och banägare om vårt aktuella vagnsbestånd.

Svartvita bilder av bilar i respektive klass skall också införskaffas så att vi snabbt kan skicka ut pressreleaser inför tävlingar eller annat tillfälle då vi behöver skapa PR.

Om man summerar vårt möte, så tror jag att vi kommer att hitta en bra form för att driva historisk racing i Sverige. Till er som har frågor eller synpunkter, ta kontakt med er klassrepresentant så att han kan ta upp det vid vårt nästa möte.

Vi kommer så snart som möjligt att boka banor inför 1991 och när det är klart återkommer vi med datum så att ni kan boka i god tid.

Framför oss ligger nu träningstillfällen på Bromma, den 7.4 och den 28.4, samt första race den 21.4 på Sturup Raceway för klasserna GTS och Standard.

Ha en fin sommar och bra racing av "rätt sort"!

För RHK,s racingutskott

Jan Tromark

MEDELANDEN

MEDLEMSAVGIFTEN 1990.

Du har säkert betalat in avgiften för 1990,men om du inte har det,skynda till posten omgående så får du tidningen även i April.Du måste även ha betalat in pengarna före första tävlingen.

ANMÄLNINGAR.

SSK skickar ut inbjudan till KINNEKULLE direkt till RHK medlemmar.

Ännu har du möjlighet att köra på STURUP men anmäl dig omgående,det brådskar.

Kom ihåg att lösa ut LICENSEN för 1990 annars blir det att agera åskådare.

NYA MEDLEMMAR.

RHK hälsar nedanstående nya medlemmar välkomna i klubben.

ANDERSON PAUL T	NYBYGGERVN. 1B	1084	OSLO 10	02 - 56 19 00		378
CARLSSON ROLF	VINGAVÄGEN 11	694 00	HALLSBERG	0582 - 137 72	019 - 12 40 60	382
ERIKSSON GOSTA	BOX 44	730 70	VÄSTRAFÄRNESBO	0224 - 404 71	0224 - 400 14	377
HILLNER LARS	KOLONIGATAN 5	691 41	KARLSKOGA			388
KARLBERG NINA	LANDAVÄGEN 10	691 43	KARLSKOGA			384
KÖHLER LENNART	FRIDHEMSBERG	310 60	ULLARED	0346 - 310 49	0346 - 303 43	376
LARSSON STEFAN	HJORTRONVÄGEN 35	691 47	KARLSKOGA			383
LEUFVENIUS BJÖRN	SKOGSBRYNSVÄGEN 1	236 00	HÖLLVIKEN	040 - 45 60 86	040 - 34 15 25	390
NILSSON BORJE	KANTARELLVÄGEN 31	681 00	KRISTINEHAMN			386
NILSSON LENNART	BOX 4	665 00	KIL	0554 - 128 32	054 - 18 02 80	381
QVARNSTRÖM JONAS	ERIKSOVÄGEN 18	185 00	WAXHOLM	0764 - 313 09	08 - 23 05 00	380
REINHOLDSSON JANERIC	BADSTUGATAN 2B	691 32	KARLSKOGA			385
SAGERGRIN THOMAS	BÄCKATORP 145	716 94	MULLHYTTAN			389
WETTERGREN MATS	BADSTUGATAN 32	691 32	KARLSKOGA			387
ÅKESSON KENTH	MISSIONSGATAN 13	296 00	AHUS	044 - 24 80 82	044 - 24 90 30	379

RUTFLAGGAN N:R 4.

Material till nästa tidning måste vi ha senast den 15/4.Tidningen postas den 30/4 (hoppas vi) med busfärsk resultat från STURUP.

Hjälp med artiklar samt foton denna gång har varit:

Foto sid 1	Johan Ålander.
Art, sid 3-4	Ian Nilsson.
Stöld sid 5-6	IDROTTSBLADET. (med tillstånd)
Art, sid 7-8	Per Norberg.
Foto sid 7	Johan Ålander/ELWA MOTORS Uffe.
Art, sid 9-10	MHRF.
Annonss sid 11	TEXACO. (Tack för det)
Art, sid 12-15	Mats Israelsson.
Foto sid 15	Mian Jutterström.
Annonss sid 16	ELWA MOTORS (tack tack)
Art, sid 17	Sten Sundström.
Art, sid 18-19	Jan Tromark.

TILL SALU

Till MGA 1600: Topplock med fjädrar, retainers, hyggliga ventiler. Nya styrningar.
4 st bra kolvar +030 med kolvbultar.
Div nya racekolvar till MG1500-motor. Högkomp. Ovanliga,

Till Chevrolet 350": 8 st smidda TRW med bult. Fina.

Ford pre-xflow borrad till 1558cc. Twin-camkolvar, Lotus 125E-stakar, ny vev(gjuten), nya ringar o lager, axel balanserad med lättat svänghjul, ny vattenpump, kam, förmodligen A6, fosfaterade lyftare, stötstänger, kamdrev i stål med dubbelkedja, ombyggd fördelare. Burton stage 3-topp komplett med ventiler, dubbelfjädrar, retainers, låsningar o tätningar. 1 vipparmsbrygga med stålklossar, 1 Holbay aluminiumbrygga med lättade vipparmar. Torrsumpsumpar Pace o Hart. Motorn aldrig körd. Ej slutmonterad. Stålöverfall. Div lösa delar bl a 1594cc-kolvar, ventiler, fjädrar, aluminiumretainers mm. Insug + Weber 40DCOE x 2 till ovan. 1 st reservtopp obearbetad m vent o fjädrar.

Tändstift: Bosch 240T35 nya, ca 100 st.

Till Chevrolet SB: TP112-kam m märkta hyraullyftare. Lyfter knappt 12mm. Småkul.

KÖPES:

Bärarmar till tidig Volkswagen (dom med glidlager).

Till min TVR Grantura.

För ovanstående ring Pia Tigerschiöld tel b 08-7554840

SÄLJES.

Diffklump 3,5:1 till Austin-Healey 3000. Varvräknare samt tankmätare till Austin-Healey 3000 MK 1/100-6 (typ guldbotten). Nya Hepolitekolvar med ringar till Lotus Elite Coventry Climax FWE. Även vevaxel till Elite (begagnad). Ekerfälgar 14 x 4,5 60 ekrade, 5 st i mycket gott skick. T.ex till MGB. BJÖRN BERLIN TEL: 040/11 00 38 dagtid.

SÄLJES.

VOLVO PV 1962. Avställd 89.12.29. en ärlig bil som är GARANTERAT ROSTFRI, åtminstone i skärmarna, för de är i PLAST (alla 4). Prisinde 6.500:- med full tank TEXACOBENSIN. PETER KUMLIN TEL: 0243/28 477 (Borlänge)

KÖPES.

FOTON från biltävlingar mellan 1920 till och med våra egna tävlingar i dag önskas till RUTFLAGGAN för kommande nummer. MATS ISRAELSSON TEL: 08/756 39 15.

KÖPES.

Delar till FORD ANGLIA 60-65 önskas ULF WESTERLUND TEL: 08/773 18 19.

KÖPES.

Motor, växellåda och diff till LOTUS oavsett skick, även lösa delar. MATS ISRAELSSON TEL: 08/756 39 15.

SÄLJES.

COOPER S 1964 nästan kompl, ej papper
MGA COUPE renoveringsobjekt,
TR 4 1964 renoveringsobjekt.
MGB 1964 rostfri, besiktigad.
HEALEY SPRITE allt kvar att göra,
FORMEL VEE 69 ex: Tommy Brorson,
MGA ram, 1/2 kaross med papper.
Till FORD 105 E. HRG dubbelinsug
med förgasare, grenrör, ventilkåpa
samt topp.
MASSOR AV DELAR TILL MGA, MGB, MIDGET
nytt och begagnat.
CLAS OTTOSON TEL: 0764/35 012
010/76 44 37

SÄLJES.

Till VOLVO AMAZON/PV 2 st 5,5 tums-
hjul (plåtfälgar)
MATS ISRAELSSON TEL: 08/756 39 15



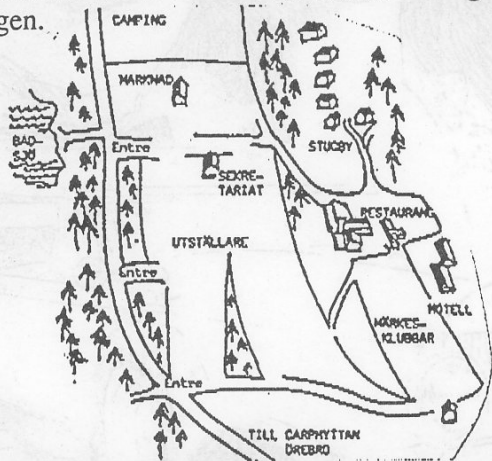
VÄLKOMMEN TILL Classic Motor festival 1990 2-3 JUNI ÅNNABODA ÖREBRO

Classic Motor festival som för varje år blivit en allt större succé, flyttar 1990 från Gustavsviksfältet till Ånnaboda. Fritidsområdet i det natursköna Kilsbergen, 15 minuters bilväg från Örebro.

Boka Pingsten 1990 för ett tvådagarsevenemang som blir höjdpunkten på sommarens motorträffar. Ånnaboda fritidsområde, med den moderna kursgården, erbjuder camping, stugor, hotellrum, pub och restaurang. För klubbarna finns konferenslokaler. Utnyttja det vackra och vidsträckt områdets möjligheter till märkes- och klubbträffar med rallyn och social samvaro.

För barnfamiljerna finns stora möjligheter till förströelse med djurfarm och badsjö intill festivalområdet.

Som vanligt arrangeras pristävlingar och parader för de som vill visa upp sina fordon för publiken. På lördagskvällen blir det dans och underhållning i restaurangen.



Marknaden, som för många utgör en viktig del av Classic Motor festival kan 1990 erbjuda de 100 första säljarna plats med eluttag. Bra om man säljer båda dagarna.

Salutorg för bilar och MC finns som vanligt.

Veteranbils- och mc-rally på söndagsförmiddagen runt de vackra omgivningarna.

Concourse de Charme (Obs! endast föranmälda)
Följande klasser gäller (endast originalutförande)

- Klass 1 Antik och veteran t o m 1920
- 2 Vintage t o m 1930
- 3 Post Vintage 1931-45
- 4 Post 45 1946-60
- 5 Blivande klassiker 1960-70
- 6 Sportbilsklass 1946-60
- 7 USA-bilsklass 1946-60
- 8 Motorcyklar 2-takt t o m 1960
- 9 Motorcyklar 4-takt t o m 1960
- 10 Militärfordon
- 11 Kommersiella fordon t o m 1960
- 12 Charmepris klädsel-fordon

Entré 30:-. Gratis för förare och passagerare i fordon tillverkade före 1940. Förare i övriga samlarfordon gratis.

Säljarplatser på 25 kvadratmeter kostar 150:-. Upplysningar erhålls på 019-22 81 14 samt 019-13 31 46.

Rumsbokning skall ske direkt hos Fritid Kilsbergen, Ånnaboda tel 019-986 60.

Anmälan Concourse de Charme, Classic Motor Festival, PI 728 B, 635 19 Eskilstuna

Jag anmäler mitt fordon till Concourse de Charme den 2-3 juni. Jag kommer att ha mitt fordon parkerat på anvisad plats och fordonet skall finnas där den 3 juni mellan kl 11.00 och 15.00.

Önskar delta i klass:.....

Märke:.....

Årsmodell:.....

Intressanta data och historik (skicka gärna med en beskrivning om det behövs).

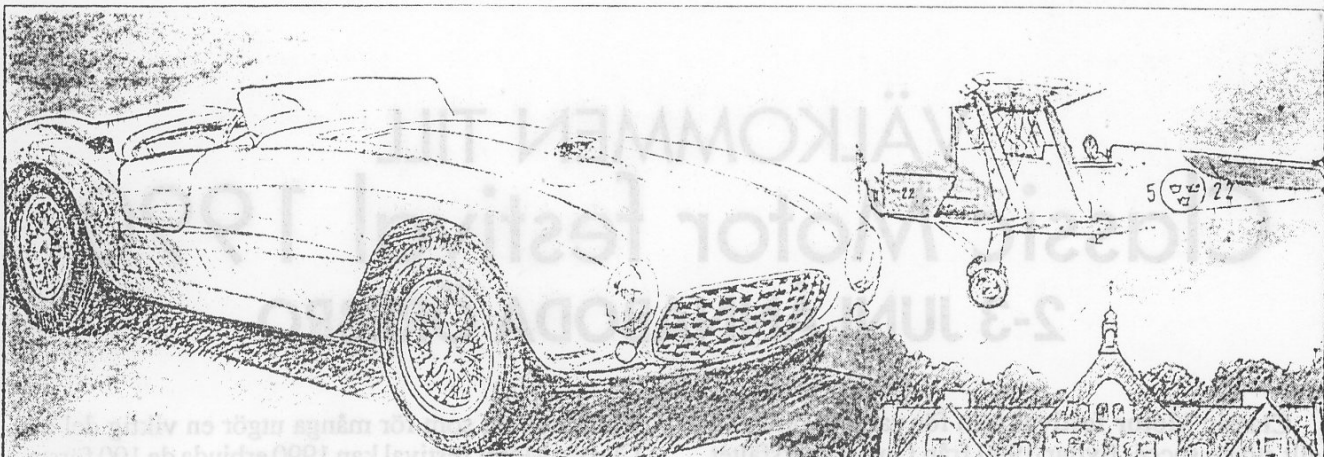
Mitt namn.....

Adress.....

Postadress.....

Tel.....

Sändes in senast 1990-05-31



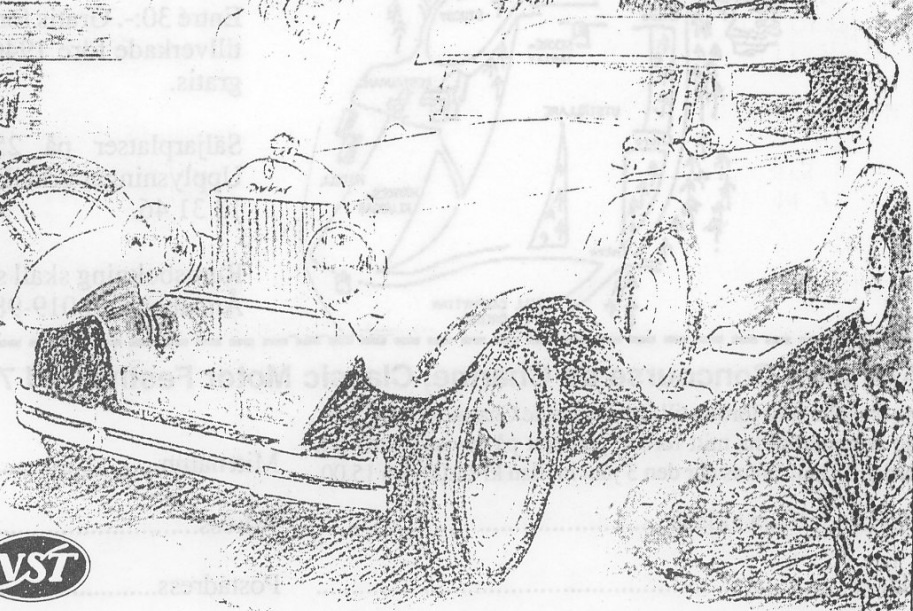
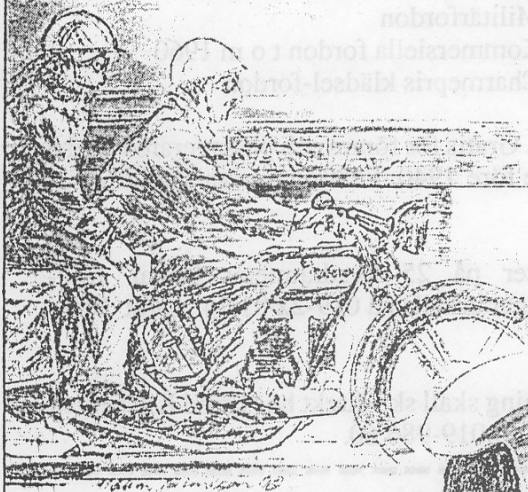
Båstad Classic Car

Lördagen den 14 juli 1990
Norrvikens trädgårdar Show

BÅSTAD CLASSIC CAR SHOW BJUDER PÅ EN VÄRLD
AV FORMSKÖNA FORDON.

VETERANER, LYXBILAR, SPORTVAGNAR, HISTORISKA
MOTORCYKLAR OCH DEN POPULÄRA
CONCOURS DE CHARME.

BÅSTAD CLASSIC CAR SHOW NÄR
SOMMAREN ÄR SOM BÄST.



BILVÄRLDEN



FÖR ANMÄLAN, KONTAKTA MOTORHISTORISKA
KLUBBEN I SKÅNE, BOX 39, 230 44 BUNKEFLOSTRAND.
TEL 040-16 11 83. SENAST 1 JUNI.

Tänk vad mycket tokiga idéer man kan få eller

Med anledning av vad som diskuterades under senare delen av årsmötet angående en mer fullständig matrikel, som även upptar medlemmars bilinnehav har vi här nedan satt samman ett frågeformulär, som vi ber dig läsa igenom och besvara så gott det går. Svaren vi får in kommer vi att använda vid upprättandet av nästa matrikel, samt att det kommer att vara till mycket stor hjälp för klassrepresentanterna när dom vill nå några inom ett visst bilmärke, eller inom en viss klass för en inbjudan eller något annat som bara berör ett begränsat antal medlemmar i RHK. Vill du inte skriva ut alla bilar du har behöver du naturligtvis inte göra detta, utan du tar bara med de uppgifter som behövs för att vi ska kunna sätta in dig och din bil i en viss kategori bilar ex STANDARDBILAR om du har en SAAB SPORT.

NAMN: _____

ADRESS: _____

MEDLEMSNUMMER I RHK _____

BILMÄRKE: _____

ÅRSMODELL: _____

LICENSNR: _____

Tel:bost _____ arb: _____

Intresserad av klass _____



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

Om du har fler bilar som du vill ha med i matrikeln så går det bra att skriva dessa på ett vanligt papper som du skickar med. När du nu skickar in detta papper till oss, kan du även ta upp andra saker du tycker är antingen bra eller dåligt med RHK. Vi vet att det finns olika åsikter om saker och ting ute i landet, skriv ett par rader och tala om vad just du tycker. Du kan ta upp sådana saker som berör klassindelningar, tävlingstillfällen, antal tävlingar, regelfrågor, tekniska problem, mm, mm. Vill du så tar vi även in dina åsikter i tidningen. När du nu har fyllt i detta formulär, så tar du och skickar in det till: TEXACO B/S Mats Israelsson Termikväg/Hägernäsväg 183 62 TÄBY.

OBS!

DAGS ATT ANMÄLA DIG

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

Dessa tre tävlingar är alla STORA publiktävlingar därför MÅSTE anmälningarna skickas in före den 10/4- 90 för att vi ska ha möjlighet att planera så att det hela ska fungera. Det är bättre att anmäla sig, för att sedan avanmäla sig om man ser att man ej hinner få klar bilen. Då vet vi iallafall hur många som vill åka. ALLA ANMÄLNINGAR SKA SKICKAS TILL PER NORBERG MORÄNVÄGEN 7 131 41 NACKA.

Biltävling på Sturup Raceway 21 - 22 april 1990

INBJUDAN OCH TILLÄGGSREGLER

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

TILLSTÅND

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

TYP AV TÄVLING

Internationell och nationell racingtävling för bilar på permanent racingbana.

BANA

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

ORGANISATIONSKOMMITTÉ

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

TÄVLINGSLEDNING

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

UPPLYSNINGAR OCH TILLÄGGSREGLER erhålles genom KAK/S, 040-45 64 01.

TELEFON OCH TELEFAX

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

DOMARJURY

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

START- OCH MÅLDOMARE: Kjell Strandberg

PRESS - SERVICE

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

KLASSINDELNING

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

12 v., 13,2 km, internationell

KLASS 2 Historisk salonracing

12 v., 13,2 km, internationell

KLASS 3 Opel Lady Cup

12 v., 13,2 km, internationell

KLASS 4 Volvo Original Cup

10 v., 11,0 km, nationell

KLASS 5 Grupp A

20 v., 22,0 km, internationell

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

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

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

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

TIDSSCHEMA för ankomst, besiktning, träning, försammanträde, testpass, tävling etc sändes som bilaga till startbekräftelsen.

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

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

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

TÄVLINGSSCHEMA (PRELIMINÄRT)

Freitag 20 april
Frivillig besiktning 17 - 20

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

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

PRISBEDÖMNING sker klassvis.

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

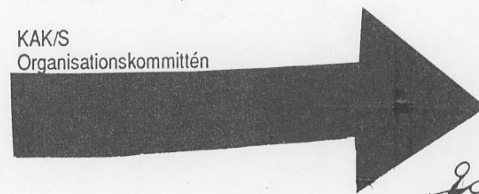
PRISPENGAR utgår endast till klasserna Grupp A och Opel Lady Cup. Utbetalas av tävlingskassören efter protesttidens utgång. Minnesplakett utdelas till samtliga deltagare. Hederspriser till 1:an, 2:an och 3:an i resp. klass.

HOTELL

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

Välkommen till Sturup Raceway!

KAK/S
Organisationskommittén



ANMÄLAN TILL JÄRVSÖ-BACKEN

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

NAMN.....
BIL.....
ÅRSMODELL.....
LICENSNUMMER.....

Jag anmäler härmed intresse för att delta vid Järvsöbacken.

Namnsteckning.....

INTRESSEANMÄLAN FÖR MANTORPSTÄVLINGEN

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

Namn.....
Bil.....
Årsmodell.....
Licensnummer.....

Jag anmäler härmed intresse för Mantorpsevenemanget

Namnunderskrift.....

Anmälan SKICKAS TILL PER NORBERG MORÄNVÄGEN 7 131 41 NACKA. nkombil nr anmäld

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

Förare

Namn: _____

Adress: _____

Postnr/ort: _____

Telefon: _____

Licensklass: _____

Licensnummer: _____

Klubb: _____

Bilmärke: _____

Modell: _____

Årsmodell: _____

Klass: _____

Anmälare (ej obligatoriskt)

Anmälare: _____

Adress: _____

Postnr/ort: _____

Telefon: _____

Licens-nr: _____

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

Ort: _____

Datum: _____

Förarens underskrift: _____

STOPP OCH LÄS

Hjälp nu till att göra DIN Tidning intressantare. Sälj prylarna som har legat på hyllan i alla år, kanske någon annan saknar just den grejen. Du kan även köpa eller byta.

Fyll i blanketten och skicka den till : Mats Israelsson
c/o TEXACO
Hägernäsvägen-Termikvägen
18362 TÄBY

Säljes

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

namn

adress

postnummer postadress

telefon

Köpes

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

namn

adress

postnummer postadress

telefon

Bytes

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

namn

adress

postnummer postadress

telefon