

# RUTFLAGGAN NR 3.1992



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





## MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

IDÉELL SAMMANSLUTNING AV KLUBBAR FÖR ÄLDRE VÄGFORDON  
BOX 21152, 100 31 STOCKHOLM. BESÖKSADRESS: TOMTEBOGATAN 25  
POSTGIRO 45 66 18-8, FAX 08-3127 06, TELEFON 08-30 28 01

### Kommunikationsministern träffar MHRF

**// - Tillsammans med Bo Lundgren på Finansdepartementet kör jag igång en utredning om samlarfordonens rullande 30-årsgräns. Kommunikationsminister Mats Odell (kds) är känd för att inte vila på hanen och detta glädjande besked kunde han nyligen ge MHRF.//**

Frågan om den rullande 30-årsgränsen har drivits i årtionden av Motorhistoriska Riksförbundet, paraplyorganisationen för 99 fordonshistoriska klubbar med sammanlagt över 50.000 medlemmar. År 1984, då vi fick skattebefrielse för fordon av årsmodell 1950 och äldre, fanns det en formulering om 30-årsgränsen i dåvarande finansministerns, Kjell-Olof Feldt (s), proposition. Men, som det heter i politiska kretsar, "modet räckte inte ända fram".

#### Utredning om 30-årsgränsen

- Utredaren börjar med att arbeta fram direktiven, sedan vidtar arbetet med sakfrågan, berättade kommunikationsministern för Gunnar Elmgren, Jan Broman och Björn-Eric Lindh från MHRF.

- Det här är inte en fråga som ska dras i långbänk, fortsatte statsrådet, som dessutom kunde berätta att utredaren skall vara en person med förankringar både i fordonshobbyn och i den statliga förvaltningen.

Kommunikationsministern har bett MHRF att ta kontakt med utredaren för att lägga fram både statistiskt material och synpunkter. Det första mötet blir redan i april.

#### Orientering om hobbyn

Dessutom fick kommunikationsminister Mats Odell en ordentlig orientering om vår hobby. Mycket kände han för övrigt redan till. Det är femton år sedan vi hade en lika bilkunnig kommunikationsminister och när det gäller fordonshobbyn har vi aldrig haft någon med så stor entusiasm för vår hobby.

#### Rallykörning

I planerna för 1992 finns redan något besök i vårt läger.

- Det vore jättekul att köra ett rally av något slag, avslöjade statsrådet. MHRF:s representanter lovade att återkomma med förslag på lämpliga evenemang och kommer också att se till att Mats Odell och hans familj får låna en lämplig bil.

Besöket avslutades med att MHRF skänkte statsrådet en bil, en Jaguar Mk II i skala 1:43. Just den bilen är en av dem, som får hans hjärta att klappa fortare. Modellbilen har nu en central placering i hans tjänsterum och påminner därmed om hela vår stora hobby.

-----  
Till redaktören: ytterligare upplysningar kan lämnas av Gunnar Elmgren 08-767 26 95, Jan Broman 023-197 42, Björn-Eric Lindh 08-612 99 24, samtliga kvällstid.



## MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

IDÉELL SAMMANSLUTNING AV KLUBBAR FÖR ÄLDRE VÄGFORDON  
BOX 21152, 100 31 STOCKHOLM. BESÖKSADRESS: TOMTEBOGATAN 25  
POSTGIRO 45 66 18-8, FAX 08-3127 06, TELEFON 08-30 28 01

### MHRF-konferensens resultat: Viktigt träffas "över gränserna"

- Det här var väldigt givande. Jag har lärt mig oerhört mycket under de här två dagarna, fått nya kontakter med andra klubbar och jag ser gärna att sådana här konferenser anordnas oftare.

Den summeringen gav Jan Borgfelt från M.G. Car Club of Sweden, en av de 99 klubbarna i MHRF-kretsen, under andra dagen av den stora försäkringskonferensen ombord på en av Siljas Helsingfors-färjor för en tid sedan.

150 försäkringsansvariga från nära nog alla klubbar fick genom Folksams och MHRF:s försorg en rejäl information om MHRF- och Hobbybilsförsäkringarna. Bl a talade man om hur de tecknas, hur besiktning går till, hur skaderegleringen sköts, vilka bilar och modeller som är problem ur skadesynpunkt - allt detta och mycket därtill under två arbetsintensiva dagar där varje föredragshållare fick hålla sina anföranden fem gånger!

Det var inte första gången en sådan storkonferens arrangerades, men det var litet extra festligt eftersom det var jämnt 30 år sedan försäkringen kom till.

#### 160 dåliga samveten

Konferensens höjdpunkt blev för många Bo Kallhagens anförande om brandskydd. En mera suverän föreläsning kan man knappast tänka sig. Vi gissar att han lämnade efter sig minst 160 dåliga samveten (inklusive konferensledningens!) då han på ett mästertligt sätt redogjorde för vad man bör tänka på när man ska skydda både fordon och garage.

Och Bo var verkligen den perfekta föreläsaren, dels är han anställd av Räddningsverket i Karlstad, bl a som sakkunnig i säkerhetsfrågor vid kärnkraftverk, dels har han satsat på att hitta ett riktigt brandsäkert garage. Sorgligt nog har han fått erfara att alla hans strävanden var förgäves - hans två ögonstenar brann upp förra våren! Tur i oturen var att bilarna var MHRF-försäkrade så att han bara efter några veckor fått ut en ersättning som han var nöjd med.

#### Utmärkt kompendium

Inför konferensen hade Bo tillsammans med Folksam och MHRF gjort ett 16-sidigt kompendium som delades ut. Det kommer under våren att tryckas i större upplaga och distribueras till alla de 50.000 medlemmarna i MHRF-klubbarna.

Men redan i avslutningen lovade Bo, som i sitt arbete reser en hel del i landet, att i största möjliga mån ställa upp vid klubbträffar hos MHRF-klubbarna. Tar din klubb utmaningen att chockera - och lära - medlemmarna så kan du förvänta dig en lärorik kväll.

#### Stora luckor

Men konferensen handlade inte bara om bränder och brandskydd. De övriga föreläsarna gick inte heller av för hackor. Hans Torneback och Hilding Söderström berättade om hur man reglerar skador och om verkligt kniviga skadefall. Deras diabilder väckte långa och djupgående diskussioner, så långa att man nära nog spräckte tidsschemat. När det gäller skadehanteringen och värdesättningen av MHRF-försäkrade fordon finns det tydligen nästan hur mycket som helst att prata om.

Hilding tar nu över ansvaret efter Hans som går i pension, men som kommer att finnas kvar som konsult. Hilding berättade bland annat att han i ännu högre grad kommer att föra en dialog



med den klubb som tecknat försäkringen. Vid skadefall är detta mycket angeläget, ansåg han. När det gäller stöder, en sak som kan medföra stora konsekvenser för försäkringspremierna, är det värdefullt att larm så snabbt som möjligt går ut, även internationellt.

### **Visade utvecklingen**

Björn-Eric Lindh visade med hjälp av utförlig statistik och tabeller utvecklingen sedan 1974 då MHRF tog över försäkringen från AHK, MCHK och T-Fordklubben. Han pekade på en rad både trevliga och mindre trevliga tendenser när det gällde skador, både antal och typer. Det finns stora skillnader när det gäller skadefrekvensen mellan vissa märken och modeller, och likaså stora skillnader när det gäller kostnader för att reparera fordonen.

Vissa restriktioner har införts när det gäller nyteckning av försäkringar för försäkringstagare som saknar vardagsbil och en genomgång av de redan tecknade försäkringarna kommer att göras löpande i framtiden.

### **Så besiktigar man fordon**

Alf Lavér (som nu sade farväl till försäkringsarbetet) och Helen Elmgren gav under sin timme en lång rad praktiska råd för att underlätta försäkringshandläggningen. De tog bland annat upp besiktningfrågorna, hur man korrekt fyller i ett besiktningssprotokoll, kontrollerar fotografiernas kvalitet och vilken väg en försäkring ska gå för att kunna behandlas på snabbast möjliga sätt. Nog så viktiga frågor även om de ibland kan tyckas vara självklara.

### **Mer information till medlemmarna, tack!**

En minst lika viktig del i Alfs och Helens föreläsningstimme var informationen ut till klubbmedlemmarna/försäkringstagarna. Alltför mycket av den information klubbstyrelser och försäkringshandläggare får från MHRF stannar hos dessa.

Informationen ska ut på snabbaste sätt för att medlemmarna skall få veta nyheter om försäkringsformerna. Många telefonsamtal till MHRF-kansliet gäller så enkla frågor att samtalet hade varit onödigt om klubbens information fungerat bättre. Kräv därför bättre information om du inte får sådan redan.

### **Ny mc-försäkring**

Anders Olofsson, den person som sedan ett antal år tillbaka haft hand om Hobbybilsförsäkringen och nu även gått in som medhjälpare för MHRF-försäkringen, berättade om den förstnämnda men kom också med konferensens stora nyhet, en ny försäkringstyp för motorcyklar upp till 1981 års modell. En billig och bra försäkring, som dock bara kan tecknas om man tidigare har en äldre motorcykel försäkrad.

- Många nyare motorcyklar har blivit intressanta för klubbarnas medlemmar, bl a tidiga japanska motorcyklar. Därför har vi skapat en försäkringsform även för sådana, sade han.

### **Våra myndigheter**

Under större delen av konferensen hade deltagarna varit uppdelade i fem mindre grupper, men två gemensamma samlingar (förutom välkomsthälsningen som sköttes av Elisabeth Lindström från Folksam och MHRF:s sekreterare Jan Broman) hölls också.

Vid den första informerade MHRF:s ordförande Gunnar Elmgren, FIVA:s generalsekreterare Carl Henrik Störmer samt Jan Broman om hur olika myndigheter inom och utom Sverige är uppbyggda och hur förbundets samarbete med dem är uppbyggt. Bland annat betonades vikten av att noga se på vad som händer inom EG.

Fordonshobbyn i Europa satsar genom FIVA nu avsevärda belopp för att kunna påverka EG i samlarfordonsfrågor. Vid MHRF:s årsstämma bestämdes bl a att en extra avgift på en krona per MHRF-medlem oavkortat skall användas för detta arbete, som helt klart är det viktigaste som för närvarande görs inom samlarfordonshobbyn. Det är, för att tala klarspråk, i Bryssel framtiden för vår hobby avgörs.





### Gott samarbete

Under den andra gemensamma samlingen diskuterades vad som ska ske i framtiden när det gäller försäkringspremier, villkor och nya regler. Björn -Eric och Anders kunde med stor tillfredsställelse berätta att det inte blir några premiehöjningar under 1992.

Konferensen sammanfattades av Folksam's bilförsäkringschef Lars Jerström. Han betonade det goda samarbete som sedan 30 år finns mellan Folksam och MHRF, något som han sade sig vara övertygad om skulle bli lika gott även i fortsättningen.

### Två avtackades

Vid samlingen skedde också två avtackningar av trojänare som under en mängd år aktivt medverkat till försäkringens - för att inte säga hela hobbybils - stora framgångar.

Gunnar Elmgren tackade Hans Tornebäck från Folksam. Hans har genom sin stora kunskaper om äldre fordon, och sina kontakter både inom och utom landet, varit den klippa som gjort att vi kunnat bygga upp ett så förnämligt nät av skickliga verkstäder och personer som kan hjälpa till vid kniviga fall.

Lars Jerström avtackade MHRF:s kanslissekreterare Alf Lavér som var med redan 1962 då det första försäkringsavtalet mellan Folksam och tre klubbar tecknades. Han har sedan 1980 aktivt deltagit i arbetet med försäkringen, men slutar nu med den verksamheten för att en dag i veckan se till MHRF-kansliet i Stockholm.

Båda fick som tack var sin flygtur över Stockholm med omnejd i en gammal dubbeldäckare någon solig vårsöndag.

### Över "gränserna"

Låt oss sluta med "veteranen" Rune Möllers, Svenska Rileyregistret, omdöme:

- Jag har varit med länge och en sådan här konferens över gränserna mellan de olika klubbarna är oerhört värdefull. För oss, som har ett stort intresse för bilar före andra världskriget är det mycket nyttigt att få se den entusiasm som finns för senare årsmodeller. Att det fanns så många Hobbybilsförsäkringar var en nyhet för mig - det är verkligen bra att även de som sysslar med modernare bilar har tillgång till en bra försäkring.

Text och foto: MONICA ELMQUIST-BROMAN



På detta foto ser vi de 5 som körde isbanetävlingar i vintras. Björn, Åke, Uffe, Kjell, Lasse.



Lördagen den 21 mars 1992

Lördagen den 21 mars inbjöd Åhus Racing Team ett tjugotal Formel Ve ägare till ett informeraende och entusiasmerande möte i Kristianstad. Deltagarna kom från Köpenhamn i söder och Vårgårda i norr och representerade allt från nyligen köpt formelbil till veteraner med 25-årig erfarenhet.

Syftet med sammankomsten var att hjälpa formel Ve-ägarna med råd och tips inför racing-säsongen och därmed få ut fler bilar på årets bantävlingar.

Efter det att alla lämnat en kort beskrivning av sig själv och sin formelbil vidtog en genomgång av 1970-års reglemente under ledning av Åke Lindh, som förklarade att dessa regler är en lämplig sammanfattning av reglementen 1965 - 1972. För att inte ändra för mycket på den Historiska delen så gäller ändringarna endast motordelen.

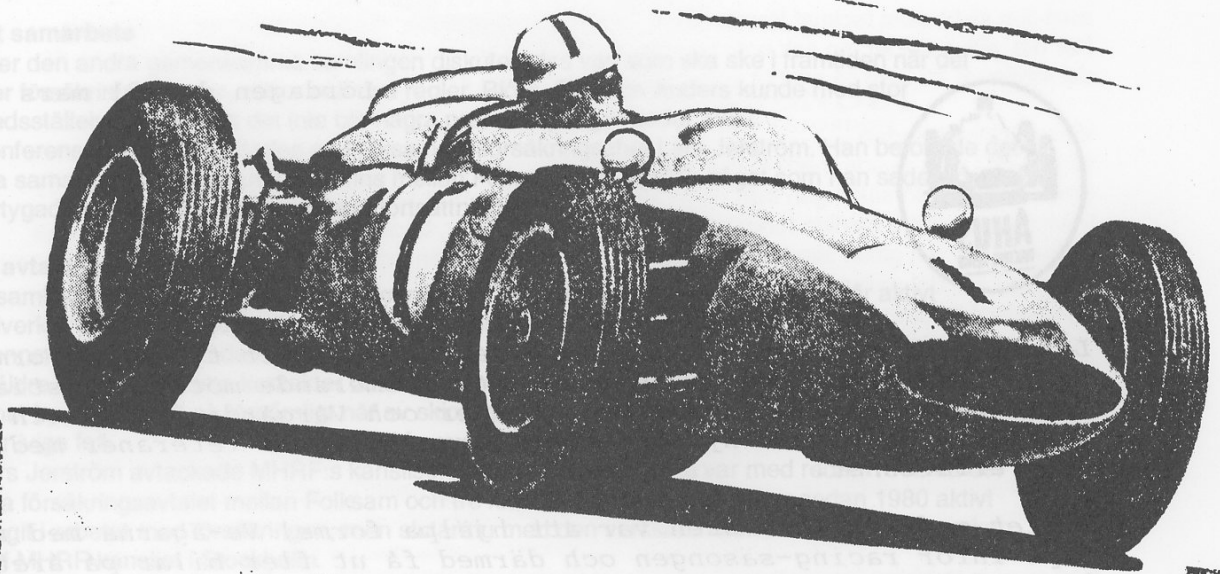
En fördel av detta reglemente kan också vara att heaten blir jämnare och förarna blir inspirerade till roligare tävlingar.

Många tekniska tips och förslag till ändringar bytte ägare under eftermiddagstimmarna och när alla frågor fått svar avslutades sammankomsten med att dagens värd, Bertil Persson, visade videofilm från sommarens kanske roligaste tävling på Falkenbergssbanan. Den allmänna meningen var att denna typ av träff var mycket nyttig och arrangören Åhus Racing Team, fick förtroendet att sammankalla ett liknande möte nästa år. Slutligen önskades alla välkomna ut på racingbanorna och till en trevlig tävlingssäsong.

**Kent Bæck**

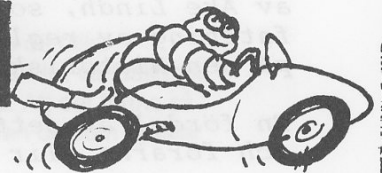






Right from the start

**MICHELIN**



on winning cars  
in the **Sturup GRAND PRIX**

<b>1<sup>ST</sup></b>	<b>A GORANSSON</b>	<b>SWEBE TRIUMPH</b>
<b>2<sup>ND</sup></b>	<b>L HAGEMAN</b>	<b>SWEBE JAP</b>
<b>3<sup>RD</sup></b>	<b>C-A KLARBERG</b>	<b>ALFA DANA JAP</b>

Results subject to official confirmation

**MICHELIN**



På detta foto ser vi de 5 som körde isbanetävlingar i vintras.  
Björn, Ake, Uffe, Kjell, Lasse.



# HALVPANNORNA



Sturup Raceway den 25-26 april

Den kanske tidigaste säsongstarten hade vi i midget-klassen när vi fick ett eget heat vid KAK:s tävlingar på Sturup. Övriga klasser var grupp N, Renault Clio Cup, Volvo Original Cup samt juniorracing.

Stora vinterprojekt skulle testas av bl. a. Allan Göransson som till slut blivit miljövänlig och övergått till metanoldrift, Roland Fröjd som lämnat JAP för Norton Manx som drivkälla, Gunnar Rössler som reparerat efter vevaxelbrott på Nurburg Ring i höstas samt Håkan Sandberg som, fortfarande trogen Triumph, hade bytt motor.

Träningspassen gav varierande resultat men för de flesta förarna blev det intensiv verktygsträning - någon syntes hålla på så att gnistorna yrde och flammorna steg från en EFFYH.

Startproceduren sköttes verkligen bra, absolut inget att klaga på för vanligtvis lättirriterade midgetförare.

Allan Göransson, som tränat till sig en startplats långt ned i fältet, Lars Hågeman och Carl-Axel Klarberg gick ut bäst. Roland Fröjd, som p.g.a. ett spräckt drev körde med s.k. hög etta, hade svårt att komma igång och tappade flera positioner men körde upp sig och slutade 4. Olle Linde hade förbrukat alla sina piruetter på träningen och höll ett normalt spår. Det hjälpte ändå inte när han på de sista varven fick motorstörningar. Även om Olle svek så blev det dans på banan då Björn Leufvenius snurrade efter böjen in på målrakan och blev stående på gräset.

Åt Allan fanns inget att göra, han vann ohotad före Lars och Carl-Axel.

Ett enigt förarmöte beslöt att cupen för halvpannor skulle räknas med de fyra bästa resultaten från Sturup, Falkenberg, 2 ggr Knutstorp samt Anderstorp. F.n. (3 maj) är det under övervägande att ersätta Falkenberg med Rudskogen i Norge. I så fall kommer denna tävling att ingå i cupen.

Stefan Nilssons Kiehn har övertagits av Kent Persson som kommer ut under senare delen av säsongen. Det ser vi fram mot och kommer att ge igen för gammal pushing.

Träningen på Gelleråsen den 2-3 maj lockade bara en midgetförare, Peter Kumlin. Han testade nya idéer om bränsleförsörjning men fann att gammalt är bäst.

Fasta startnummer håller på att fixeras i en nummerserie från 1 där respektive bil skall erhålla sitt historiska nummer om detta är möjligt. Några nummerbyten blir säkert ofrånkomliga i början av säsongen men det får tas med jämnmood.

Resultat Sturup Raceway 19920426

1	A. Göransson	08.57.33
2	L.Hågeman	09.12.57
3	C-A Klarberg	09.23.28
4	R. Fröjd	09.24.66
5	H. Sandberg	09.33.16
6	G. Rössler	10.47.10
7	O. Linde	1 varv efter
8	B. Leufvenius	Brutit
	P. Hågeman	ej till start

MARIESTADS MOTORSPORTFESTIVAL 26 SEPTEMBER 1992

Motorfestivalen i Mariestad ser ut att bli ett riktigt höjddarevenemang för deltagande och åskådare. På annat ställe i tidningen kan ni läsa om hur det hela är upp-  
lagt. För att undvika kommunikationssvårigheter har vi bestämt att intresserade deltagare ringer direkt till Mariestadsturism tel 0501-10001 som tar hand om namn och telefonnummer. Ni kommer sedan att bli uppringda av min kontaktman och initiativtagare till evenemanget.

GUNNAR ELMGREN 50 ÅR!!!!!!!

Ett stort grattis till vår Maserati-åkande medlem Gunnar Elmgren på 50-årsdagen. Gunnar har ju nästan hela sitt liv stått med fötterna i svensk motorsport som han idag representerar i stort, men vi vet ju att hans hjärta slår lite extra för den historiska racingen. Dessutom är Gunnar en man som gärna ger sig i kast med elementen, så det är bara att konstatera: FLAT OUT GUNNAR!!till lands, till sjöss och i luften.

Lidingö i maj 1992

*Racerhistoriska Klubben!*

Tack för uppvakningen på min 50-årsdag. För mig blev det en fantastisk dag. Jag tyckte att det var som en symfoni där brev och telegram, roliga kort och kvicka dikter, spännande presenter och en mångfald intressanta viner i kombination med en överväldigande blomsteruppvakning skapade en stämning som jag tror att man bara får uppleva en enda gång i livet.

Tack, tack så mycket!

*Birthe Löfdgren*

*Gunnar Elmgren*

## MARIESTADS MOTORSPORTFESTIVAL 26 SEPTEMBER 1992.

Lördagen den 26 september 1992 visas bilsportens historia i fullfart mitt i centrum av Mariestad!

30 ekipage kommer att inbjudas för att uppvisningsköra på banan, som mäter 1.6 km, varav 900 m är fri fart med Armcobarriärer och banlicens från Bilsportsförbundet. 700 m är hastighetsbegränsade för att publiken skall komma närmare på några ställen.

Arrangörerna erbjuder de inbjudna förarna bensin tur och retur Mariestad--hemorten, övernattnig på hotell natten mellan den 26-27 september, måltid på kvällen den 26 september samt "friåkning" på Kinnekulle Ring söndagen den 27 september.

Förare som har intressanta bilar som ej får plats på uppvisningen, erbjuds att visa upp dem i maskindepån under lördagen och erbjuds då "friåkning" på söndagen, men tyvärr tillåter inte budgeten bensin , mat och övernattnig för även dessa.

### **Program i stort:**

\* *Veckan före:*

Konstutställningen "Fartens tjusning" med Leif Ahnlund, Peter Haventon och Robert Pettersson.

\* Filmfestival ( Vi försöker få loss filmen Grand Prix, vilket verkar vara svårare än att få hit en F1:a!)

\* Frimärksutställning med Bilsportmotiv på Postkontoret.

\* Bokutställning och boksökning av motorsport - bilsportlitteratur på Stadsbiblioteket.

\* **Fredagen den 25/9:**

Lådbilskvalificering och köpmännens Motorsportskyltnings tävling.

\* **Lördagen den 26/9:**

Kl 10.00: Racerbilsutställning, modellbilsutställning, bokförsäljning och miniracing uppvisning i Folkets Park. ( Där även maskindepån är belägen )

Endurouppvisning på cirkusplatsen hela dagen.

**kl 10.30:** Lådbilsfinal på torget.

**kl 12.00:** Förar sammanträde

**kl 13.30:** Viggen uppvisning över Mariestads fjärden.

**kl 14.00:** Uppvisningen inleds med musikkåren som "rensar" banan innan heat 1 startar. Vi kommer att ha 5 heat som omfattar 10-15 varv med 6-7 bilar. Tävlingsledare och funktionärer från Götene MK.



**kl 16.00:** Uppvisning avslutas med 10-15 varv med Johan Rajamäkis F-3000 eventuellt tillsammans med en F1-bil.

Publiken och deltagarna kan delta i Fototävlingen "Fartens tjustring", där de bästa bilderna ställs ut veckan efter evenemanget.

**kl 19.00:** Utställningen stängs. Deltagarna bjuds på middag av Mariestads kommun. Måltiden intages tillsammans med Jim Clarks Lotus 25, en March 721X, en Benetton F1 och Sveriges första F1: bil.

**kl 21.00:** Allmänhetens "Motor Racing Dance" i Jubileumsteatern i Folkets Park.

### Söndagen den 27/

Fråkning på Kinnekulle Ring från kl 10.00 -- 16.00 c:a.

Matarbussar går från Mariestad med publik som blev "sugna" att titta på när man rastar bilarna ordentligt!

#### Arrangörer:

**MariestadsTurism AB**  
**Mariestads Motorsällskap**  
**Götene Motorklubb**

#### Huvudsponsorer:

**AMU-Skaraborg**  
**Rasta**  
**Q8**

## SÄKERHETSUTRUSTNING

### RACING & RALLY-OVERALLER

#### FOLKRACE-OVERALL "Picko"

PROBAN. Godkänd av SBF för Folkraace  
Finns i blått eller rött. Storlekar: S, M, L, XL

**510:-**

#### JAYBRAND 1-lagers

NOMEX. Godkänd av SBF för racing.  
Finns i blått, rött och svart i alla storlekar

**1.600:-**

#### JAYBRAND 2-lagers

NOMEX. Godkänd av FIA. Finns i blått,  
rött och svart  
i alla storlekar

**2.400:-**

#### JAYBRAND DE LUXE

NOMEX. Godkänd av FIA. Finns i: Vit/röd,  
vit/svart, vit/gul,  
vit/blå, vit/grön

**3.600:-**

#### Säkerhetsbälten, 4 & 6 punkt

• Balaklava • Underkläder  
• Handskar • Skor • m. m.

Ring, faxa eller besök vår butik i Kristinehamn. Vi skickar gärna färgbroschyr och utförlig prislista. Välkommen!

### HJÄLMAR

#### SHOEI

#### SHOEI ZRJ-101V

Tävlings hjälm  
i vit glasfiber

**1.950:-**

#### SHOEI GRV-4 integral

**4.300:-**

#### AGV

#### AGV F1

Tävlings hjälm i UHMW.  
Inredning i Kermell.  
Med syrgasuttag.

**3.300:-**



**Picko Troberg**  
**Racing**  
PRODUCE CHAMPIONS

Havgatan 1, Drevsta Industriområde  
681 00 Kristinehamn  
Tel. 0550 - 122 40 • Fax. 0550 - 820 91

MANTORP 29 - 30/8 1992.

För er som ska köra STANDARDBIL gäller MEDICAL CARD då det kommer att bli en internationell tävling, som kompensation för den utgift som det blir att gå till läkaren bjuder Mantorp på startavgiften. GT/GTS klassen kommer att köra som vanligt.

För er som ska åka dit som publik går det att köpa en helgbiljett till reducerat pris genom RHK.

Ord pris	Lördag	60:-
	Söndag	120:-
		<hr/>
		180;-

RHK pris 120:-

Ring, skriv eller faxa till klubben så skickar vi dem mot post-förskott.

---

ANMÄLNINGAR TILL MGCC I KNUTSTORP skickar du direkt till MGCC.

ANMÄLNINGAR TILL KINNEKULLE skickar du till SSK.

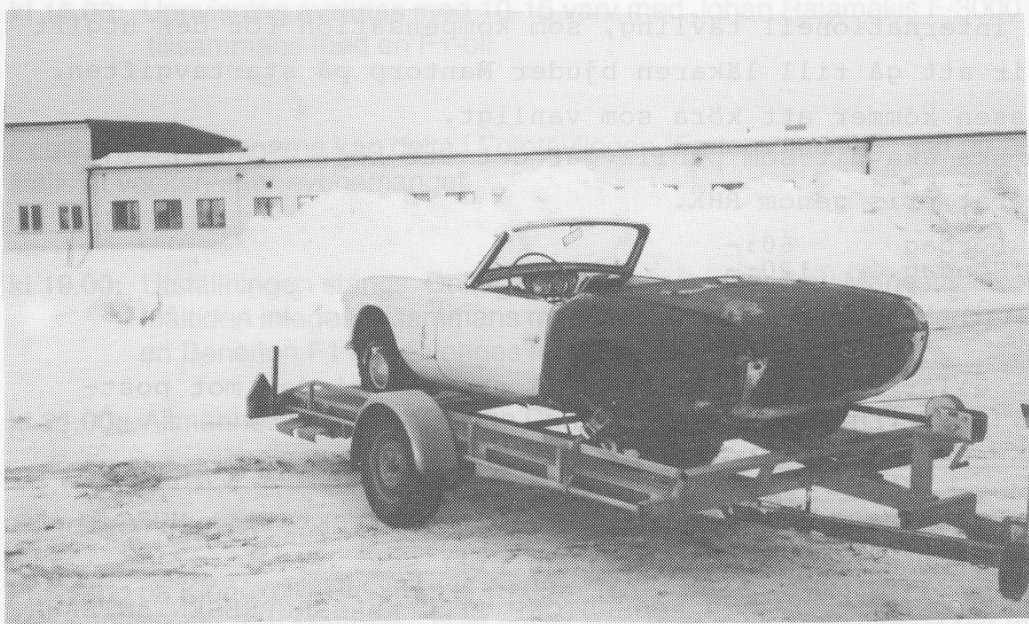
ANMÄLNINGAR TILL MANTORP OCH ANDERSTORP TILL KLASSREPRESENTANTERNA.

ANMÄLNINGAR TILL KARLSKOGA (endast GT/GTS) återkommer vi till senare

---



Följande sidor har vi fått av Jan-Erik Josefsson, de visar hur hans bil blev en GT/GTS bil från att ha varit ett dåligt renoveringsobjekt.



I Februari 1986 blev jag definitivt klassad som en tokstolle av mina kompisar, då köpte jag nämligen en Triumph Spitfire 1964.

Mina vänner hade kanske inte helt fel, bilen hade faktiskt ett par mindre defekter:

- Ingen motor
- Ingen inredning
- Krockad och brandskadad i bakpartiet.
- Dubbel golv i sittbrunnen (1,5 mm plåt, elsvetsad ovanpå originalet!)
- De understa 2 dm av karossen bestod av ett brunt taggigt material (rost?).





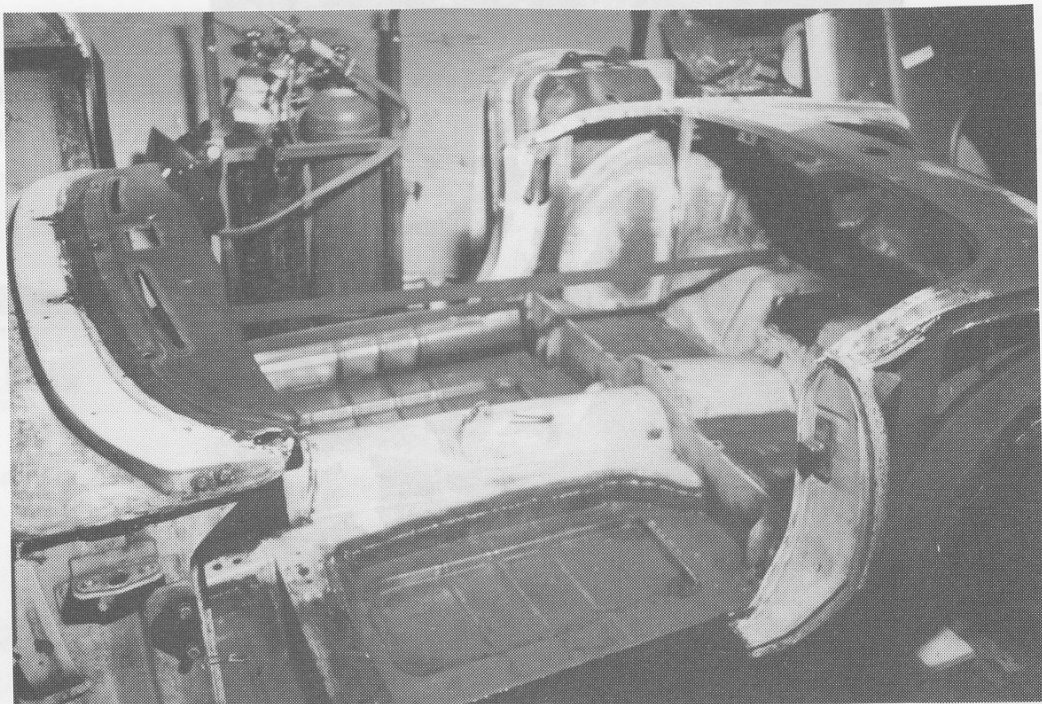


Bilen plockades ner fullständigt varvid den tog 4 ggr så stor plats som den hade gjort tidigare. Alla delar till ram, framvagn och bakvagn blåstrades och lackerades. Nya bussningar och lager monterades i länkar och hjulnav.

På våren 1987 står ramen åter på egna hjul. Lägg märke till den raceinspirerade cambervinkeln på bakhjulen och den mycket hårda framfjädringen, modell "vedträ".

Bakfjädersystemet är omedelbart för att få en konstant negativ camber, men utan belastning ser alltihop livsfarligt ut. Bakvagnen med sin enkelledade pendelaxel och tvärställda bladfjädrar är nog den mest omdiskuterade delen på Spitfiren. Konstruktionen har ju egenskapen att ge kraftig spårviddsförändring vid fjädringsrörelser, och på så sätt mycket spännande vägegenskaper.





När ramen var färdig använde jag den som jigg vid svetsning av karossen. All plåt från kardantunnel och ut till och med yttertröskel byttes. Efter krooken var karossen 3,5 cm för kort på vänstersidan och krävde övertalning med saxdomkraft för att sträcka ut till normallängd.

Innan lackering fick jag ägna mycket tid åt att rikta bakstam och överliggaren bakom sittbrunnen. Efter branden hade plåten antagit storlek XL och fordrade krypning med gassvets och blöt trasa i flera omgångar innan resultatet blev acceptabelt. Alla svetsskarvar tennspacklades för bästa hållbarhet.







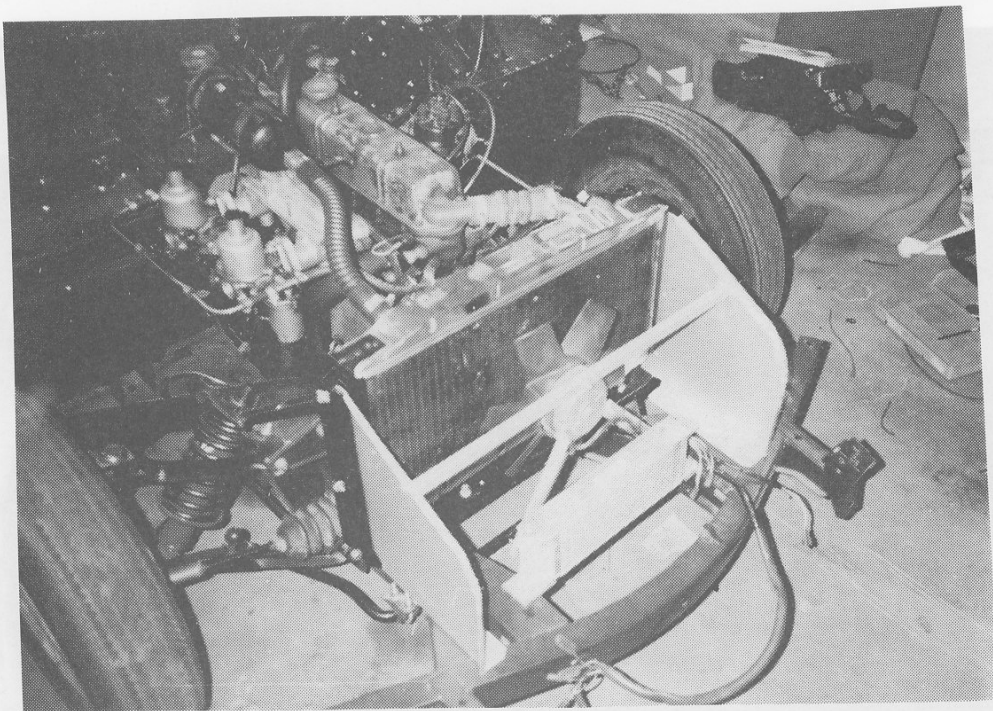
Då tankarna på racing redan hade slagit rot i mig kändes det som slöseri att lämna in karossen för en lack i utställningsskick, alltså hällde jag Triumph Signal Red i färgsprutan och skred till verket.

Det är mars 1988 och jag har bestämt mig för att besiktiga bilen någon gång i maj. Den ska ju bara plockas ihop...

Jag fick tillverka nya kabelhärvor till den bakre delen av bilen och byta många av gamla Lucas "snap connectors" i resten av kablaget. Dessa snabbkopplingar är mycket praktiska så länge inte tidens tand har fått gnaga på dem och orsaka ett elsystem fullt av små spänningsfall. Annars är inte Lucas elsystem sämre än något annat fabrikat och i min bil är också polariteten riktigt kopplad, plus i chassie, för det vet väl varenda människa att elektronerna vandrar från minus till plus.

Motor köptes begagnad i ett hyfsat skick och endast axiallager behövde bytas. Original växellåda användes efter rengöring. Min tanke var att bygga en trimmad motor och renovera en växellåda under kommande vinter. Därför litade jag på begagnade prylar så länge, något som jag senare kom att ångra.





Ett riktigt oljekyl och en elektrisk kylfläkt monterades som ett led i raceprepareringen. Kylfläktens placering gör förresten att man måste ha en fläkt som blåser luften, min råkar komma från ett franskt bilmärke med ett lejon som symbol.

Störtdågen tillverkades efter mina ritningar av en mekanisk firma på orten. Bakelittratten modell buss byttes mot en Moto-Lita. De fragment av stolar som följde med bilen kasserades och det begränsade utrymmet i sittbrunnen gjorde jakten på ett par andra besvärlig. Till slut hittades 2 st Cobra stolar som passade med millimetrar tillgodo i bilen, mig passar de dessvärre inte speciellt bra (jag funderar på att sy fast kardborrband på ryggen av föraroverallen).





Besiktning är beställd till 2 veckor fram i tiden, under denna tid kommer jag inte i säng före 01.30 någon kväll!

Under en kortare provtur en sen kväll (givetvis utan lyse) behagar bromsservot att låsa sig mitt i en korsning med riksväg 41! Efter en skur av svordomar in i vaccumslangen till servot släppte förbannelsen och jag kunde komma hem med handbromsens hjälp. Någonstans i det innersta av servots vindlingar hade jag vänt en packning på fel håll - inte bra!

Dagen för besiktning infann sig och bilen klarade sin första test på 15 år utan anmärkning, besiktningsmannen skulle bara vetat att MOMO-fälgarna gav en spårviddsökning på 6cm!

Under den första sommaren uppenbarade sig ett par smärre brister såsom:

- Akut kompressionsbrist pga hål i en kolv
- Växelspakens undre led brast och spaken sjönk ner i golvet. Detta hände givetvis 8 mil hemifrån
- Fyrverkeri för bakomvarande bilister när avgassystemet damp i backen, och när jag klev ur bilen för att beskåda eländet började det ösregna (tack Lokaltrafiken för lånet av en busskur som tillfällig verkstad).

Från start till det att jag kunde börja använda bilen tog det 2,5 år. Men renoveringen är inte avslutad för det, varje vinter kommer bilen ett steg närmre slutmålet, men riktigt färdig blir den nog aldrig

Jan-Erik Josefsson





# STANDARDVAGNSSIDAN

Kinneulle bjöd på bästa möjliga väder den 30/31-5 när det var dags för standardvagnarna att köra första tävlingen för året.

Det kom 13 bilar till start vilket är mycket bra med tanke på den motvind som råder i landet just nu. Som det ekonomiska läget är idag måste det kännas lite fel att behöva peta in 7.500:- för 5 däck som håller 2 tävlingar, när vi tidigare kunde köpa 5 däck för 2.200:- som höll i 2 år. Reglementet är till för att följas men om vi ska få de startfält som vi hade tidigare måste nog SBF ta sig en funderare om vi inte kan köra efter ett nationellt reglemente vad det gäller däcken.

Så till tävlingen, det var 3,5 nya förare med. 1/ Bo Warmenius som kom med en fin Lotus Cortina, 2/ Torsten Balkefors med en Hillman Imp, 3/ Peter Kaiser har fått lånat Uffes hundkoja, 0,5/ Lars-Åke Nilsson är inte ny för oss, men han har bytt ut Anglian mot en Lotus Cortina som går fort, mycket fort. Sedan hade vi ett återfall i Bengt Bengtsson som har kört rally under 1991 men nu kommer att köra med oss igen.

Bosse tog starten och for iväg tätt följd av en vilt jagande Lars-Åke Roger och jag slogs om tredjeplatsen men efter att Roger varit ute och botaniserat lite i tv kurvan kunde jag hålla undan för honom in i mål. Uffe och Torsten hade en tuff batalj där Uffe drog det längsta strået. Jan-Ove har fått bra fart på sin Amazon så han närmar sig täten hela tiden. Peter Kaiser försvarade namnet Kaiser med den äran han kommer att bli farlig i kojaklassen när han får några tävlingar i kroppen. Göran Kølborn fick kämpa ensam i Saabklassen men kom imål med en hel bil.

De som inte kom imål denna gång var: Gia som skrotade en kolv, Olov som hade elproblem, Bengt-Åke hade sin vana trogen vattenproblem.

En som skrotade motorn redan på tidsträningen var Bengt Bengtsson.

1	12 BO WARMIENIUS	LOTUS CORTINA	TAXINGE MK	NYKVARN	11.25.04	108.78
2	14 LARS-ÅKE NILSSON	LOTUS CORTINA	FJUGESTA MS	FJUGESTA	11.26.18	108.80
3	11 MATS ISRAELSSON	FORD CORTINA	RHK	DANDERYD	11.36.48	108.88
4	10 ROGER GRIMSBORG	LOTUS CORTINA	RHK	TABY	11.37.01	108.91
5	31 ULF LINDBERG	AUSTIN COOPER S	RHK	FÄRENTUNA	12.04.28	102.88
6	80 TORSTEN BALKEFORS	HILLMAN IMP.		SANDVIKEN	12.06.89	102.52
7	13 JAN-OVE JOHANSSON	VOLVO AMAZON	HALLSBERGS MK	HALLSBERG	12.20.28	100.88
8	30 PETER KAISER	BMC COOPER S	RHK	STOCKHOLM	12.28.92	99.58
9	50 GÖRAN KÖLBORN	SAAB SPORT	CLUB CORVETTE	TYRESÖ	9 VARV	---
10	70 GIA ISRAELSSON	BMW 700 SPORT	RHK	TABY	7 VARV	---
11	32 OLOF ERIKSSON	BMC COOPER S	RHK	SANDVIKEN	2 VARV	---
12	2 BENGT-ÅKE BENGTSSON	FORD MUSTANG	RHK	FALKENBERG	1 VARV	---



# STANDARDVAGNSSIDAN

Så var det då dags för den andra tävlingen för året, som dessutom var den första i WARECO CUP.

Om det var dåligt med bilar i Kinnekulle, var detta rena katasrofen 9 bilar var med i programmet, 9 bilar körde även på träningen.

Men efter Rogers årliga haveri var det bara 8 kvar till start.

Även denna gång var det en ny förare med, det var Peter Kaisers fru Amanda som denna gång körde lånebilen från Uffe L. Amanda och Peter kommer att dela bilen under 1992 sedan får vi se vad som händer, jag har nog mina aningar.

Till racet, det var samma visa denna gång, Bosse först iväg med mej på andra plats under några varv, då blir jag omkörd på startrakan av en vinkande Lars-Åke, dessa placeringar höll vi i några varv.

Sedan plötsligt ett stort moln av grus och gräs som jag for igenom, nästa varv såg jag att det var Lars-Åke som var i molnet, gissa vem som vinkade då. Efter mig for en viss herr Lindberg och ville om, det var nästan att han hade lyckats men det skilde några tiondelar vid målgång. Bengt-Åke har fått Mustangen att hålla kylarvattnet och körde in på en fjärdeplats. Nils-Olov vann Saabklassen denna gång, (var är alla tvåtaktare). Gia kom in som sexa före Amanda som blev sju. Någon måste vara sist, denna gång var det Lars-Åke när han väl blivit uppsläpad på banan igen.

## RESULTAT TÄVLING HEAT 3

*Helén.  
Maks.*

1	12	Bo Wermeinius	Ford Lotus Cortina	9:10.13
2	11	Mats Israelsson	Ford Lotus Cortina	9:22.33
3	31	Ulf Lindberg	BMC Cooper S	9:22.71
4	2	Bengt-Åke Bengtsson	Ford Mustang	9:37.60
5	52	Nils Olov Jonsson	Saab Sport	9 varv
6	70	Gia Israelsson	BMW 700 Sport Coupe	9 varv
7	33	Amanda Kaiser	BMC Cooper	9 varv
8	14	Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	6 varv

# wareco

**UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS**

# GT - GTS

KINNEKULLE 30/31 MAJ

Vi körde på Kinnekulle då det var sportvagnsmeeting, tyvärr så var det bara fem bilar i GT/GTS, därav två nya bilar. Att det var så lite bilar är väl bara att beklaga men det finns alltid orsaker och det har ju inte heller blivit direkt billigare att åka, själv hade jag inte fått fälgarna så det fick bli SAAB i standardklassen i stället.

Det var i alla fall en varm och skön helg med mycket åka och inget skruva (gäller dock inte alla).

På tidsträningen var Janne Bryskhe snabbast med sin 4,2 liters E-type och Peter von Lukacs var tvåa med sin ovanliga Datsun Sport som i princip är en Japansk MGB.

Tävlingen vanns dock utav Peter med Datsunen före Jannes Jaguar, till saken hör att Jaguaren gick defenitivt inte bra och har säkerligen mycket mer att ge med Janne bakom ratten.

Jan-Erik med spitfiren och Barbro i sin TWR hade en kul fight i ett par varv tills Jan-Erik lyckades komma om, Mian som tyvärr inte hade någon att åka mot fick köra sitt eget race som hon förstås vann lätt. Man får väl också passa på att gratulera Peter von Lukacs, det var hans och bilens första race och han vann. Dessutom vann han första pris för ovanligaste sportbil på meetinget, ingen dålig premiär direkt.

Göran

	RESULTAT	TÄVLING	TID/VARV	HAST.Km/h
1	51	PETER VON LUKACS DATSUN SPORT RHK	12.28.90	98.51
2	71	JAN BRYSKHE JAGUAR E-TYPE "	12.41.31	97.88
3	42	JAN-ERIK JOSEFSSON TRIUMPH SPITF. "	13.11.00	94.21
4	11	BARBRO NIVSTRAND TWR "	13.17.84	93.43
5	41	MIAN JUTTERSTRÖM MG MIDGET "	13.42.77	90.57

# GT - GTS

FALKENBERG DEN 14 JUNI 1992

Ett endagars evenemang. Stréssigt men kul. Tréning, tidstréning, kvl-heat och tävling, mycket áka pá en dag. Nackdel, ingen tid till att "skruva" om något går sönder.

Det tar sig, 14 bilar anmälda, 13 st. rullade ut till tréning varav en utgjorde ytterligare ett tillskott till klassen med tillhörande ny medlem till RHK. Både bilen, en Triumph TR 3A och dess "husse" Pehr Pröjtz hälsas hjärtligt välkomna.

En annan nytillkomling i gammal välkänd bil var Walter Rosenlechner's son Michael Olsson som bortsett från en snurrning pá tréningen skötte sig mycket bra (pá något underligt sett måste áren ha rullat pá då nu dessa småungar som for omkring fötterna pá en i depån plötsligt sitter bakom ratten i racerbilarna, en mycket oroande utveckling.)

Pá kvältävlingen körde dessvärre Jan sönder sin Jaguar och kunde tyvärr inte komma till start ( en tredje placering i kvalet visar dock att det finns "klös" i Jaggan.)

Så till Tävlingen, det jag nu såg av den från bakre parkett. Thomas Elan varvade alla utom Tords dito. Varför Thomas härmed görs till reporter i Rutflaggan när det gäller vår klass då han ser mer av racet en någon annan ákare!! Björn Jansson körde, som Elanerna sitt eget race och måste ha känt sig ganska ensam efter att nyligen ha kört i ett fullmatat GT race i Zandvort med den áran.

Från min bakre position kunde jag se att Peter med sin Datsun hade klara problem att ta sig förbi Barbro , han lyckades dock till slut till ingen nytta då han slutade sitt race en bra bit utanför banan , sista kurvan innan depåinfarten "Thats Racing". Den bil som jag verkligen hade god kontakt med var Pehr's Triumph och vi hade himla kul.

1	99	Tomas Henrysson	Lotus Elan	8:27.51
2	16	Tord Ekegren	Lotus Elan S2	9:19.42
3	50	Björn Jansson	MGB	9 varv
4	15	Jonas Reinius	Porsche 356B	9 varv
5	22	Michael Olsson	Porsche 356 S90	9 varv
6	43	Richard Schultz	Alfa Romeo Guiletta	9 varv
7	44	Lennart Henjer	Alfa Romeo Guiletta	9 varv
8	11	Barbro Nivstrand	TVR Grantura MK2	9 varv
9	42	Jan Erik Josefsson	Triumph Spitfire	9 varv
10	51	Pehr Pröjtz	Triumph TR 3A	9 varv
11	41	Mian Jutterström	M3 Midget	9 varv
12	14	Peter von Lukacs	Datsun Sport	7 varv



# AUTOMOBIL

## Sportscar Show

RHK  
Mats Israelsson

Mantorp 92-06-05

### Inför Automobil Sportscar Show 29-30 augusti.

Tyvärr gör värmen att hjärnan inte är på topp.  
Nåväl. Följande gäller för de historiska klasserna.

#### Historiska Standardvagnar

Internationell tävling  
Anmälningavgift 0:-  
Långa banan på lördag  
Korta banan på söndag. "Warm up" korta banan.

#### Historiska GT/GTS bilar

Nationell tävling  
Anmälningavgift 350:-  
Långa banan på lördag  
Korta banan på söndag. "Warm up" korta banan.

Jag antar att RHK organiserar anmälningarna för medlemmarna som vanligt. Dvs, tar in anmälningar och startavgift.

Med vänlig hälsning

MANTORP PARK HOLDING AB

  
Bengt Ericsson

## **INBJUDAN**

### **Automobil Sports Car Show**

**29-30 Augusti 1992**

Mantorps MK i samarbete med MK Scandia arrangerar den 29-30 augusti 1992 en internationell/nationell tävling på Mantorp Park.

Tävlingen är öppen för förare i klasserna Historiska Motorcyklar 250 cc-500 cc, Special Saloon, Racesportvagnar, (Clubman och Thunder-sport i separata heat), Porsche Cup, Modifierade sportvagnar, Historiska standardvagnar samt Historiska GT vagnar.

### **MANTORP PARK**

Mantorp Park är belägen söder om Linköping vid E4:an.

### **TILLSTÅND**

Tävlingen anordnas i full överensstämmelse med FISA:s internationella och Svenska Bilsportförbundets (SBF) nationella tävlingsreglemente och dess specialreglemente för banracing, dessa tilläggsregler samt sådana slutinstruktioner som kan komma att utfärdas före tävlingens början.

### **TILLSTÅNDSNUMMER**

SBF:s tillståndsnummer för tävlingen är 54/92.

### **TÄVLINGSDATUM**

Träning/tävling Lördag den 29/8 1992

Tävling Söndag den 30/8 1992.

### **TÄVLINGENS ART**

Internationell/nationell banracingtävling för bilar på permanent bana.

### **ORGANISATIONSKOMMITTE**

Börje Andersson  
Solweig Behrendtz  
Anders Jahnsen

Bengt Ericsson  
Siv Eriksson

Lennart Andersson  
Karl-Holger Jahnsen

# AUTOMOBIL

## TILL SALU:

För nybörjare i HISTORISK MC- RACING har jag fyndet: CYCLEMASTER ca. 1953, en ägare - en känd stockholmskonstnär, komplett med hjul och reglage, något slitet originaldäck, FISA - papper saknas. Pris 1500.- Kan levereras vid något tävlingstillfälle under säsongen.  
Håkan Sandberg tel. 0532-14935, bostad.

\*\*\*\*

Däck 3 st Good Year Blue Streak 5.50 x 15 endast körda 3 varv på Karlskoga säljes billigt.

Datsun 280 ZX targa -83, 9700 mil, nya däck. Pris 59.000.- evt. kan äldre historisk racer- eller rallybil tas i byte.

Bengt Bengtsson 08-7390902

\*\*\*\*

HRG topp ny till MGB pris 10500.- Nyrenoverad 5 växlad, tätstegrad växellåda pris 7500.- Orenoverad lika ovan pris 3000.-

För mer info ring Lasse Nivstrand på arb. 0431-82750 eller hemma på 042-54599

\*\*\*\*

1 st. Brabham F3 1972. Typ BT 41 ch. no. 145. Uffe Svenssons gamla vinnarbil, vit, nyrestaurerad, Holbay motor.

1 st. Brabham F3 1972. Typ BT 41 ch. no. 20. svart, nyrestaurerad. Ny Holbay motor och ny växellåda.

1 st. 500 cc midget -F3, EFFYH 500 TT - 1952, JAP motor.

Alla bilar är i renoverat toppskick.

Per Gjerdrum - Oslo

tel hem: 047-2-847622 arb: 047-2-982905

\*\*\*\*

Maserati 3500 GTI 1962. Helrenoverad och nu i ordning för historiska asfaltralyn, okynneskörning eller för att ha att putsa och snobba med. Synnerligen asocial och onyttig, men vacker och rolig. Pris 290000.-, ev. byte med annan intressant bil.

Gunnar Brisman, tel 0300-62754

\*\*\*\*

4 st. Dunlop Racing 5.00 x 15 CR 65 (mjuka blandningen) gått ett lungt race. 4000.- inkl. moms

Göran Kölbörn, hem+verk. 08-7427270, butik 08-7989194

## KÖPES

Ettans växel 13/37 eller lägre till Hewlandlåda.

Horst 08-73272310



SÄLJES:

DATSUN 280ZX -83, 8000 MIL, NYL. BES. U.A., LEV. M. NYA DÄCK,

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

TILL M.B. 250S/W108 - BEG. MOTORBLOCK (UTBYTES), TERMOSTATHUS,  
MOTORFÄSTE, BRÄNSLEFLÖDESDÄMPARE, LUFTRENARE, INSUGNINGSRÖR,  
AVGASGRENÖR.

TILL M.B. 300SE/W112 - INSUGNINGSRÖR O. INSPR.MUNSTYCKEN  
(2-KOLVSPUMP), AUTOMATLÅDA

STARTKONTAKT (GOLVMONTERAD)

LITTERATUR SÄLJES:

'DER PORSCHE 956/962' LOTHAR BOSCHEN/GUSTAV BUSING, 1986, 140:-

BENGT BENGTISSON  
TFN 08-7390960  
TFX 08-895513





Så till vår lilla tävling. Kan någon gissa vem den lille gossen med det breda flinet är. Den först öppnade rätta lösningen kommer att belönas med 5 stycken skruvmejslar från vår sponsor i standardvagnsklassen WARECO. Svaren sänder du till: Mats Israelsson Granitvägen 7 183 63 Täby.

**BONDHUS**  
ORIGINAL

MADE IN USA

**Det kompletta programmet insexverktyg med den starkaste kulan**

Täcker alla dimensioner i mm och tum.



- Vinkelnnycklar
  - Mejslar
  - T-mejslar
  - Bits
  - Maskinbits
  - Klingor
- Alla med den starka Bondhus-kulan**



**NYHET**  
BLX 13 - nu med 3/8"

**wareco**

UNDERHÅLLSVERKTYG FÖR PROFFS

Box 53 • 183 21 TÄBY  
Telefon 0762-202 50 • Telefax 0762-201 67

**Finns hos Din verktygsleverantör.**