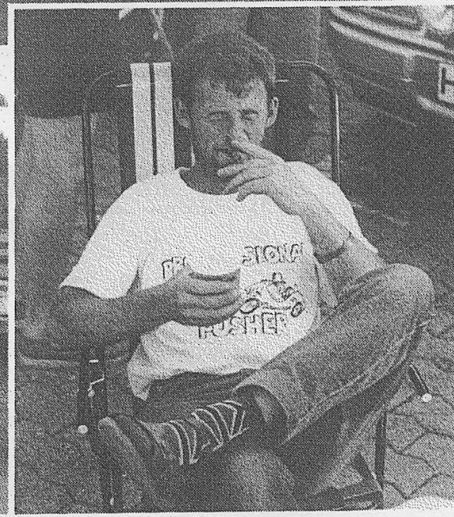
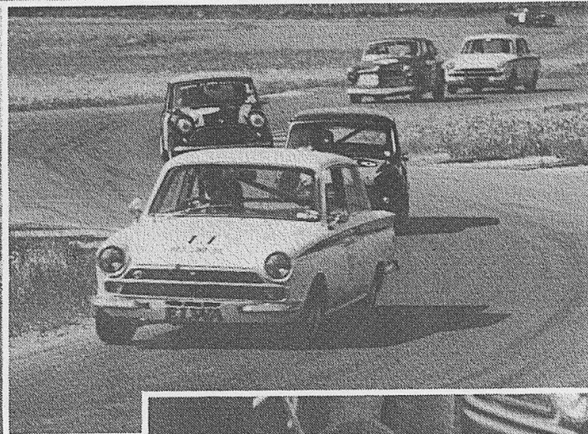
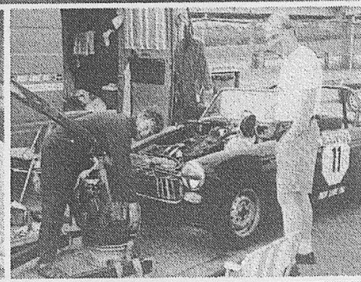
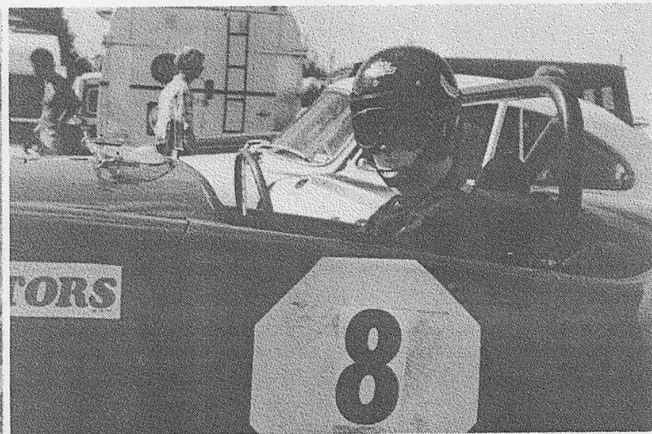


RUTFLAGGAN NR 3. 1994



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





MATS ISRAELSSON ÄR DÖD !

En lömsk sjukdom har tagit hans liv.

Vi sörjer en generös och entusiastisk kamrat
som satsat och givit mycket till vår hobby.

Mats var en av de första som körde historisk
racing i Sverige och han har sedan dess out-
tröttlig introducerat många i verksamheten
samtidigt som han hållit sig i toppen som förare.
Han har på berömvärt sätt svarat för vår klubb-
tidning och varit klasspappa för standardvagnarna
samtidigt som han glatt oss med många fina insatser
på racerbanan.

Vi känner alla en stor tacksamhet för allt som
Mats betytt för oss.

Ödet är obegripligt. Saknaden enorm.

Racerhistoriska Klubben

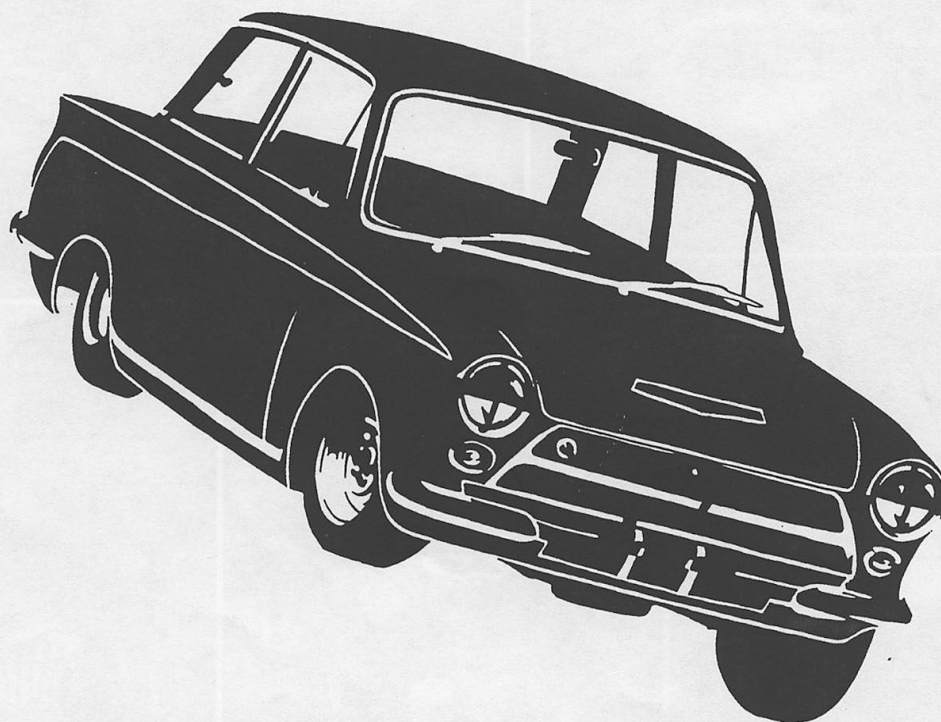
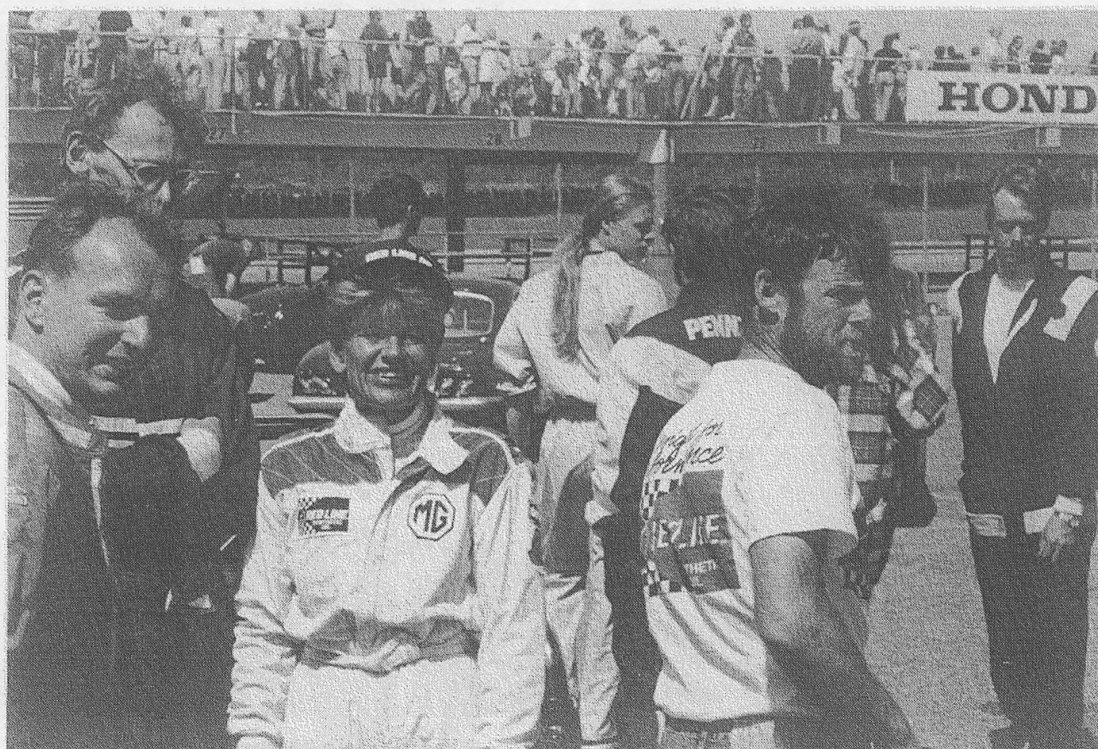
Staffan Lindberg.



TACK

FÖR ALL VISAD VÄNLIGHET I SAMBAND MED MATS BORTGANG

Mats



REDAKTIONEN

HEJ RACINGVÄNNER !

**SOM NY REDAKTÖR PÅ RUTFLAGGAN VILL JAG
PRESENTERA MIG MED NÅGRA KORTA RADER**

**TORBJÖRN "BOBO" BOHOLM
38 ÅR.**

GIFT MED LENA.

HAR TVÅ BARN MALIN 8 ÅR OCH LISA 6 ÅR.

FYRA KATTER.

**HUS PÅ LANDET UTANFÖR ÖREBRO, I KRÄCKLINGE.
JOBBAR PÅ DJURSJUKHUSET I ÖREBRO.**

**SOM NI KANSKE HAR SETT SÅ HAR JAG VARIT MED
LARS-ÅKE NILSSON I NÄSTAN TVÅ SÄSONGER OCH
SKRUVAT PÅ HANS BIL, RESULTATET HAR NI SETT !!!!
(DET ÄR INTE LÄTT OCH VARA ÖDMJUK ELLER HUR
HORST).**

**MED DEN TREVLIGA GEMENSKAPEN SOM ÄR PÅ DOM
OLIKA EVENEMAGEN RUNT OM I SVERIGE ÄR DET
VÄLDIGT LÄTT ATT SMÄLTA IN SOM NY.**

**MAN KÄNNER SIG SOM EN MEDLEM I EN STOR FAMILJ
(ELLER VUXEN DAGIS) SOM DRAR RUNT OCH LEVER ETT
SORTS TAIKON LIV I STORT SETT HELA SOMMAREN.**

**MED DEN BAKGRUNDEN ERBJÖD JAG MIG ATT HJÄLPA
TILL INOM RHK.**

**DET BLEV MIN UPPGIFT ATT TA ÖVER RUTFLAGGAN
EFTER MATS , DET VAR INGEN LÄTT UPPGIFT MEN
PROBLEM ÄR TILL FÖR ATT LÖSAS.**

**SÅ HA LITE TÅLAMOD MED MIG I BÖRJAN OCH KOM MED
BÅDE RIS OCH ROS OM HUR NI VILL HA TIDNINGEN.**

**EFTERSOM DET HAR VARIT LITE TIDSBRIST ATT TA FRAM
DETTA NUMMER SÅ BLEV DET INTE MYCKET BILDER MED
MEN DET BLIR BÄTTRE, JAG LOVAR**



STANDARDVAGNAR

KLASS	NAMN	KARLSKOGA	ANDERSTORP	FALKENBERG	SUMMA
TC6	Dick Gärdner	14,5	14,5	14,0	43,0
	Gia Israelsson	14,0	-----	14,5	28,5
TC11	Anders Weglin	14,5	14,5	-----	29,0
	Lennart Nilsson	14,0	14,0	-----	28,0
	Yngve Gustavsson	13,5	-----	-----	13,5
	Tord Elander	13,0	-----	-----	13,0
	Lars Källberg	12,5	-----	-----	12,5
TC12	Anna Vium	14,5	14,5	14,5	43,5
	C-O Christiansson	14,0	13,5	14,0	41,5
	Max Wiebke	13,5	14,0	13,5	41,0
	Lennart Thurn	-----	13,0	13,0	26,0
TC13	L-Å Nilsson	14,5	14,0	14,5	43,0
	Bo Warmenius	-----	14,5	-----	14,5
	Bo Jonsson	14,0	-----	14,0	14,0
TC14	Mats Andersson	14,5	14,5	14,5	43,5
	Hans Axemyr	14,0	14,0	-----	28,0
	Östen Johansson	-----	-----	14,0	14,0
	Dan Johansson	-----	13,5	-----	13,5
	Peter Boström	-----	13,0	-----	13,0
TC15	B-Å Bengtsson	-----	-----	14,5	14,5
	Bo Bergström	-----	-----	14,0	14,0

PÅGRUND AV TIDSBRIST KOMMER KOMENTARER I SENARE
NUMMER



GELLERÅSEN

Med fint väder inleddes säsongen på en nyasfalterad bana med en ny kurva före velodromen att komma underfund med.

Med i gänget för första gången var Mathias Royson med sin mycket fina Marcos 1600. Både han och bilen gjorde sin första tävling någonsin.

Tidsträningen tillsammans med GT/GTS placerade GTN-gänget väl spritt med Janne Hellberg, mycket nöjd med sina nya R-däck, på pole med 1.23.37. Fyra sekunder bakom hamnade nästa GTN:are, Atte Åkersten med undertecknad ytterligare två sekunder långsammare.

Tävlingen blev dramatisk och såg Janne Hellberg som segrare efter en lång strid med Henry Andersson i Corvette. Lars Sandblom i Elan gick in som tvåa medan jag hamnade på tredje plats. Anders Sperber och Mathias gick in som fyra-femman medan Atte tvangs bryta med endast tre hjul kvar att köra på.

Sammantaget en trevlig och solig inledning!

CONTINENTAL OLDTIMERS FESTIVAL

Detta jätteevenemang, präglad av Saloon-EM, samlade ett respektabelt GTN-gäng. De flesta av -93 års hjältar fanns på plats med tillskott av Robert Gustavsson i Marcos 3L och Håkan Magnusson i Marcos 1600.

Det bestående minnet av helgen stavas R-E-G-N och trots att himlen ibland såg lovande ut lyckades alltid en skur blöta ned banan innan vi skulle ut.

Vi hade planerat gemytligt GTN-umgänge runt grillen men med det eviga regnet gick det åt pipan. Vi gjorde lättare försök i skydd av Henrik Hanssons uppfällda baklucka men med regnfräsande grillkol och vatten i smöret saknades den rätta gnistan. Istället tränade vi upp reaktionsförmågan att genomföra service, äta mackor och småprata sekundoperativt när regnet då och då gjorde plötdliga uppehåll. Humöret var dock okuvligt gott hela helgen.

Tidsträningen såg Pekka med klart bästa tid, 2.09.115. Strax bakom hamnade regnålskande Henrik Hansson med 2.17.902 och Fredrik Doshé ytterligare en sekund efter.

Tidsträning 2 på lördagen gav ett nästan identiskt resultat i toppen med två sekunders förbättring överlag som enda skillnad. Pekka 2.07.806, Henrik H 2.15.859 och Fredrik 2.16.165.

Kvalracet senare på lördagen såg fighter mellan Fredrik och Henrik bakom Pekka, mellan Hans Skoog, Tomas Hall och Jan Hellberg i nästa klunga och mellan mig och Atte där jag förtvivlat försökte hänga med i blötan. Ett varierande och kul race där Pekka var först i mål med Fredrik och Henrik tvåa- trea.

Själva racet på söndagen såg ut att kunna bli torrace men en snabb skur såg till att ändra på det.

Efter en tät start sågs täta fighter på flera plan. Pekka gick i vanlig ordning i mål som segrare och då hade publiken fått valuta för entrén på flera håll: Trots hetsig och närgången uppvaktning av hungrig Henrik Hansson lyckades Fredrik Doshé hålla sig framför in i mål med snygg och disciplinerad körning.

Janne Hellberg fick maskinproblem och sackade med sin gula 1600 såpass att jag kunde slinka förbi efter halva racet. plötsligt kvicknade Jannes maskin till och till min förskräckelse fylldes snart min backspegel av gul Marcos på väg ikapp. Jag lyckades hålla undan men i mål skilde det 25 hundra delar.

Atta höll god fart men fick bryta mot slutet med fel och som kronan på verket snurrade Pekka efter depårakan men kom igång igen utan att ens ha sin ledning hotad!

FALKENBERG

Med samkörning av Sportvagnsserien och historiska heaten fanns här mycket att titta på. Tyvärr fick arrangörerna dras med ett evigt regnande men gjorde trots det en välorganiserad och bra tävling.

På plats fanns det vanliga GTN-gänget med tillskott av Marius Heggstad i sin prydliga MGB. Marius arbetade fram till lördag morgon och satte sig sedan i sin MGB och körde ner till Falkenberg från Oslo, tävlade och körde hem igen. Absolut rätt anda.

Tidträningen såg omöjliga Pekka på pole med 52.89 följd av Hans Skoog, vars Morgan var på gott humör enligt Hasse, med 53.67 och Henrik Hansson på tredje tid med 54.54. Pekkas körning var tidvis ännu mer spektakulär än vanligt då ena bromsbelägget fram kollapsade och gav MYCKET slingriga inbromsningar i slutet på rakan.

Tävlingen gick på i princip torr bana och bjöd på få dueller. Pekka körde inspirerat och gick regelbundet ut på rakan i magnifika poweslides. Hasse hade inte kraft nog att hänga med och slutade tvåa bakom Pekka medan Henrik hamnade på tredje med Tomas, mig och Marius bakom.

Resten av dagen sken solen och gav en behaglig hemfärd efter halva säsongen avverkad.

GTN CUP 1994

STÄLLNING EFTER FALKENBERGSTÄVLINGEN:

G-ÅSEN A-TORP F-BERG K-TORP MANTORP A-TORP						
A 0-1300 cc						
Olof Ekman	Mini Marcos	1 / 14.5	3 / 13.5	3 / 13.5		41.5
Henrik Hansson	Mini Marcos	—	1 / 14.5	1 / 14.5		29.0
Ute Åkersten	Mini Marcos	2 / 14.0	4 / 13.0	—		27.0
Tomas Hall	Mini Marcos	—	2 / 14.0	2 / 14.0		28.0
B 1301-1600 cc						
Jan Hellberg	Marcos 1600	1 / 14.5	4 / 16.0	—		30.5
Mathias Royson	Marcos 1600	4 / 13.0	—	—		13.0
Anders Sperber	Lorus Elan	3 / 13.5	—	—		13.5
Lars Sandblom	Lorus Elan	2 / 14.0	3 / 17.0	—		31.0
Fredrik Doshé	Marcos 1600	—	1 / 19.0	—		19.0
Hans A Skoog	Morgan 4/4 C	—	2 / 18.0	1 / 14.5		32.5
Håkan Magnusson	Marcos 1600	—	3 / 15.0	—		15.0
C 1601-2000 cc						
darius Heggstad	MGB 1800	—	—	1 / 14.5		14.5
D 2000 cc +						
Pekka Nyström	Ch Corvette	—	1 / 14.5	1 / 14.5		29.0
Robert Gustavsson	Marcos JL	—	2 / 14.0	—		14.0

FRÅN ORDFÖRANDEN.

Det har varit en bekymmersam och sorglig inledning på verksamhetsåret för klubbstyret.

Vår rutflaggeredaktör, klasspappa, styrelsemedlem och fina kompis Mats har gått bort.

Brunos hem har totalförstörts av eldsvåda. Bekymren har hopat sig hos Gia och Horst bl.a eftersom det administrativa centret finns där. Än en gång har det visat sig att det i praktiken inte går bra att ha styrelsemedlemmar utspridda över hela landet.

Överbryggandet av avstånden blir på något sett för stor del av jobbet trots alla kommunikations tekniska resurser som idag står till buds.

Detta till trots och även om vädrets makter inte har varit särskilt tillmötesgående så har ett antal framgångsrika tävlingar genomförts, Karlskoga, Anderstorp och Falkenberg.

Hotet om att en stor del av ekipagen skulle utebli p.g.a kravet på Dunlop racingdäck tycks inte ha fått den katastrofala betydelse som förutsagts.

Däcksärendet är ännu inte slutgiltigt avgjort, när detta skrevs, i slutet av juni, och snart spelar det ingen roll vad svaret blir eftersom eventuell specialregel bara kan gälla innevarande säsong.

Med eftertankens kränka blekhet i ansiktet känner jag det som inkonsekvent av klubben att begära denna "lättnad" från de internationella reglerna.

Det står i våra stadgar, tredje paragrafen fjärde att-satsen att vi skall anordna tävlingar enligt FIA:s regler.

Detta innebär så vitt jag kan förstå att vi skall ställa upp på och stödja de ansträngningar som görs från centralt håll för att få ordning på fenomenet historisk racing.

Ledningen av den historiska racingen är för svag och organisationen för tunn för att den skall tåla för mycket speciallösningar.

Det blir ingen kraft i verksamheten om inte kedjan FIA -

Bilsportsförbundet - Arrangörsklubb håller ihop i alla länkar.

Försök att utforma verksamheten som debutantracing, folkrace eller klubbace får i det långa loppet en försvagande effekt på helheten.

Troheten till den historiska sanningen kan ju inte bli en ekonomisk fråga, ingen kan kräva att historisk racing skall vara billigt.

Racing var en dyr sport även på 50 och 60 talen.

Bland mina gamla papper har jag hittat en dimensions tabell över DUNLOPS racingdäck , utskriven i december 1965.

Av denna framgår bla. vilka fälgbredder som rekommenderades vid olika dimensioner och profiler.

observera att M-profil däck är tänkta att sitta på förhållande vis breda fälgar.

Åtminstone bland standard och GTS-bilar torde det vara mycket få som är homologiserade med tillräckligt breda fälgar för att kunna följa tabellens rekommendationer för M - däck.

I de flesta fallen är nog L - däck att föredra.

Tabellen bifogas nedan.

Den nye Rutflaggeredaktören, som presenterar sig själv på annan plats i tidningen, hälsas välkommen och önskas lycka till med den viktiga uppgiften

Trevlig sommar
STAFFAN

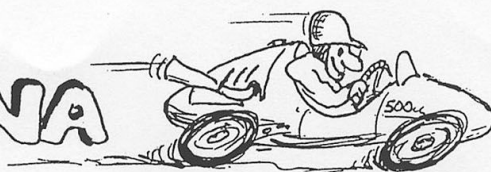
December 1965.

Dimensions - Dunlop Racing Tyres 1966

- 6 -

R.7, Mark II or CR.70	Size	Rim	Diameter inches	Width inches	Tread Width inches	R.7, Mark II or CR.70	Size	Rim	Diameter inches	Width inches	Tread Width inches
<u>L Section</u>						<u>M Section</u>					
R.7 Mark II and CR.70	5.00 L-10	4½	19.4	6.6	4.7	R.7 Mark II	6.00 M-10	7 minimum	22.0	9.9	6.5
R.7 Mark II	4.50 L-12	5 5½ 6	21.0	6.9 7.1 7.3	4.9	R.7 Mark II and CR.70	5.50 M-14	7½	25.0	9.3	6.0
R.7 Mark II	4.50 L-13	4 5 5½	22.0	6.5 6.7 6.9	4.6	R.7 Mark II and CR.70	7.00 M-14	9½	26.0	12.9	8.5
R.7 Mark II	5.00 L-13	5 5½ 6	23.0	7.3 7.5 7.7	4.8	R.7 Mark II and CR.70	5.50 M-15	8	26.0	9.6	6.5
R.7 Mark II and CR.70	5.50 L-13	5½ 6 6½	24.0	7.9 8.1 8.3	5.1	R.7 Mark II and CR.70	6.00 M-15	8½	27.0	10.7	7.0
R.7 Mark II	6.00 L-13	7 7½ 8	25.0	9.4 9.6	6.0	R.7 Mark II and CR.70	6.50 M-15	9	28.0	11.6	8.0
R.7 Mark II	7.00 L-13	8½ 9 9½	26.7	11.4 11.6 11.8	7.0	R.7 Mark II and CR.70	7.00 M-15	9½	29.0	12.7	8.5
R.7 Mark II	5.50 L-14	5½ 6 6½	25.0	7.9 8.1 8.3	5.1						
R.7 Mark II	5.00 L-15	5 5½ 6	25.0	7.3 7.5 7.7	4.8						
R.7 Mark II	5.50 L-15	5½ 6 6½	26.0	7.9 8.1 8.3	5.1						
R.7 Mark II	6.00 L-15	6 6½ 7	27.0	8.6 8.8 9.0	5.3						
R.7 Mark II	6.50 L-15	6½ 7 7½	28.0	9.4 9.6 9.8	5.7						
R.7 Mark II	7.00 L-15	7 7½ 8	29.0	10.1 10.3 10.5	6.0						
R.7 Mark II	7.25 L-15	7 7½ 8	29.5	10.1 10.3 10.5	6.75						

HALVPANNORNA



Ny klasspappa

Något överrumplande har undertecknad, Per Hågeman, valts till ny klasspappa för halvpannorna. Eftersom vi inte är någon formell förening, så behöver det tydligen inte gå så särskilt demokratiskt tillväga, utan Håkan har tydligen i det tysta arbetat för att få ett så kuppstatat avgörande som möjligt. Jag visste inte om något innan det så att säga var ett faktum. Jag skall i alla fall försöka göra mitt för att dra våra intressen i rätt riktning.

Det första racet

På Sturup Raceway avhölls den 23 april det första racet för våra vagnar, dock ej ingående i RHK Cupen. Göran Anderberg visade att både gammal och nyast var bäst. Resultatet motsvarade träningstiderna och blev enligt följande:

- | | |
|-----------------------|---------------|
| 1. Göran Anderberg | Alfa-Dana-JAP |
| 2. Lars Hågeman | Swebe-JAP |
| 3. Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| 4. Per Hågeman | Swebe-JAP |
| 5. Kenneth Andrén | Effyh-JAP |
| 6. Ingemar Edwardsson | Effyh-JAP |

Övriga närvarande, som emellertid inte kunde starta var, Håkan Sandberg (JBS-Triumph), som hade problem med sina gaswirar och Carl-Axel Klarberg (Alfa-Dana-JAP) som hade troliga förgasareproblem.

Vi gratulerar Göran A. som gjorde en strålande debut med sin ex "Tycke"-Börge Nielsen Alfa-Dana-JAP.

Gelleråsen

Den första tävlingen ingående i RHK Cupen, och sponsrad av tidningen Nostalgia, avhölls för våran del den 21 maj. Trots att det varit mörka moln beträffande däckerna ~~och att de flesta av oss har stort avstånd till denna, vår äldsta racingbana~~, lyckades vi mönstra upp med 8 vagnar. Organisationen på banan var delvis ny, och behöver förmodligen ytterligare tid för att bli varma i kläderna. Så fick t.ex. Mads Gjerdrum som säkert, liksom i loppet var mycket snabb, en placering bland de bakersta i fältet, och även om Peter Kumlin ju inte är direkt långsam av sig, så måste han blivit jättenöjd med den kanontid som han presenterades. Med ny bil kom Torbjörn Eriksson. Det var Nils Gagners gamla sprinter Effyh-Jap "Nr 16" som åter fick ut och röra på sig.

I tävlingen blev det snart en klunga med Mads Gjerdrum, Peter Kumlin och Göran Anderberg tills den sistnämnde tappade drev och kedja. Längre bak passerade Per Gjerdrum sin namne Hågeman, medan Olle Linde kämpade med oljande stift. Ingemar Edwardsson fick bryta med, förmodar vi, överhettad motor, och Torbjörn Eriksson tappade också sin kedja och drev på inledningsvarvet.

HALVPANNORNA



Resultat:

- | | |
|------------------|----------------------|
| 1. Mads Gjerdrum | Cooper Mk. 10-JAP |
| 2. Peter Kumlin | Effyh-JAP |
| 3. Per Gjerdrum | Cooper Mk. 12-Norton |
| 4. Per Hågeman | Cooper Mk. 12-Norton |
| 5. Olle Linde | Effyh-JAP |
- Ej fullföljande i ordning efter antal varv:
- | | |
|-----------------------|---------------|
| 6. Ingemar Edwardsson | Effyh-JAP |
| 7. Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |
| 8. Torbjörn Eriksson | Effyh-JAP |

Anderstorp

I samband med EM-tävlingarna för standardvagnar och Steigenbergerbilarna den 4-5 juni kördes även nationella inbjudningslopp där vi startade samtidigt med Formel-V och Formel Junior. Här var det även nypremiär för Kent Perssons Kiehn-JAP i nyrenoverat skick, som förr i tiden kördes av den legendariske danske speedwayföraren Kiehn Barthelsen.

Det skulle köras två lopp, ett på lördagen och ett på söndagen. Med tanke på att våra bilar kan vara litet ömtåliga och lynniga, särskilt på Anderstorp, hade vi bestämt att lördagens tävling skulle räknas för RHK-Cupen. På väg ut till start hoppade Lars Hågemans kortslutare ut och Sweben strandade vid sidan av banan. Vår norske vän Mads Gjerdrum visade även denna gång var skåpet skall stå och gick mot en säker seger. Svenska historiska midgetåkarens "Grand old man", Peter Kumlin, såg länge ut att gå mot en andraplats, sedan Per Gjerdrum fått bryta med sin Cooper Mk 12-Norton med troligt tändningsfel. Peter var invecklad i en fight med en Formel-V före, och Per Hågemans Cooper Mk 12 Norton efter sig. En väl häftig växling gjorde att en kil till ett drev gick av, och Peter fick bryta. Olle Lindhes Effyh hade till slut bränt upp all gammal olja, och kunde efter ett antal platsväxlingar, genom en överraskningsaktion i näst sista svängen passera Per H. och "sno" silverplatsen. Kent Persson hade en lugn premiärresa mot en fjärdeplats.

Resultat, lördag:

- | | |
|------------------|---------------------|
| 1. Mads Gjerdrum | Cooper Mk 10-JAP |
| 2. Olle Lindhe | Effyh-JAP |
| 3. Per Hågeman | Cooper Mk 12-Norton |
| 4. Kent Persson | Kiehn-JAP |
- Ej fullföljande i ordning efter antalet varv:
- | | |
|--------------------|---------------------|
| 5. Peter Kumlin | Effyh-JAP |
| 6. Per Gjerdrum | Cooper Mk 12-Norton |
| 7. Allan Göransson | Swebe-Triumph |

Det kördes även ett lopp på söndagen. I arla morgonstunden kunde man se Per Gjerdrum plocka fram en ny Norton-motor ur bagagen och montera in i Coopern. Det passade inte

HALVPANNORNA



riktigt, utan en del gods fick mejslas bort, och hålen till motorfästena fick borras upp. Man fick kyla med lemonad. (Loranga?).

I racet tog Mads Gjerdrum ledningen bland 500-orna, trots att det blivit svårigheter med att växla. Peter Kumlin lade beslag på andraplatsen före Lars Hågeman, Per Gjerdrum och Olle Linde. Liksom på lördagen hade vi tur med att det var uppehållsväder när vi körde, när det annars var mycket regnande.

Resultat, söndag:

1. Mads Gjerdrum	Cooper Mk 10-JAP
2. Peter Kumlin	Effyh-JAP
3. Lars Hågeman	Swebe-JAP
4. Per Gjerdrum	Cooper Mk 12-Norton
5. Olle Linde	Effyh-JAP
Per Hågeman	Bröt

Falkenberg

Den tredje tävlingen i RHK-cupen kördes på en fin och nyasfalterad Falkenbergs-bana. Mads Gjerdrum snurrade redan i första böjen, varför Lars Hågeman, Swebe, tog täten bland midgetarna. När fyra varv återstod, tog han emellertid ledningen igen, och av bara farten smed även pappa Per förbi Lars H. och lade beslag på tredjeplatsen. Håkan Sandberg hade inte tillräckligt med krut för dagen för att ta medaljplats.

Resultat:

1. Mads Gjerdrum	Cooper Mk 10-JAP
2. Per Gjerdrum	Cooper Mk 12-Norton
3. Lars Hågeman	Swebe-JAP
4. Håkan Sandberg	JBS-Triumph

Preliminär ställning i RHK-Cupen efter 3 tävlingar

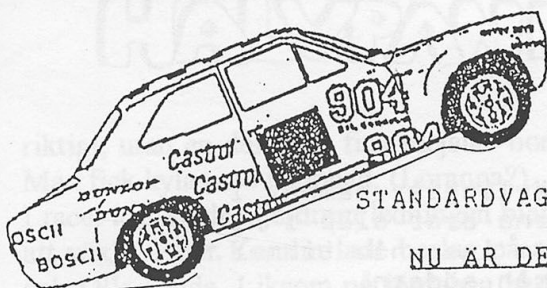
Tävling	Karlskoga	Anderstorp	Falkenberg	Summa
1. Mads Gjerdrum	19	19	14,5	52,5
2. Per Gjerdrum	17	14	14	45
3. Per Hågeman	16	17	--	33
Peter Kumlin	18	15	--	33
Olle Lindhe	15	18	--	33
6. Lars Hågeman	--	10	13,5	23,5
7. Göran Anderberg	13	10	--	23
Håkan Sandberg	--	10	13	23
9. Torbjörn Eriksson	12	10	--	22
10. Kent Persson	--	16	--	16
11. Ingemar Edwardsson	14	--	--	14
12. Allan Göransson	--	13	--	13

FORMEL VE SIDAN

=====

När starten på ett nytt tävlingsår hamnar i Värmland, betyder det att skåningarna drar släp i nio timmar, racar i tre kvart och så hem igen nio timmar. Det är så man härdar formelåkare från södern. Jan Mohlin lyckades med att haverera redan i garaget. Hans nyrenoverade Royal RP 24 Formel Ford började låta lagerfel under uppvärmningen före lastningen men lån av Lennart Mattssons blå Karolin Formel Ve räddade situationen och han hälsades välkommen bland folkvagnarna. Pole position är belägen i främsta startledet längst till höger på Gelleråsbanan och där satt en något förvånad Mohlin med hela kopplet av snabba formelbilar efter sig. Ingen skugga må falla på hans förmåga att ratta racerbil men det hela berodde på ett datafel hos tidtagarna. I sin iver att hålla konkurrenterna bakom sig, höll inte gaswiren för trycket och det blev till att parkera utanför banan. På grund av rådande omständigheter fick undertecknad chansen att leda loppet ett hundratalet meter innan ordningen återställdes och större delen av gänget susade förbi. Samkörningen mellan klasserna i Formel äldre fungerade som vanligt bra och hänsyn togs till långsammare och kanske rattrostiga förare. Formel Ve klassen vanns överlägset av Sven-Erik Hedman som rutinerat rattar sin Hansen MK II. På andra plats landade Bertil Persson nöjd med nya bilen och på återstående tredjeplatsen kom ohotad undertecknad. Åhusgänget hyr årligen Rinkaby flygfält i början av maj månad för att testa bromsar och motorer och det har visat sig att många problem kan vara avklarade före racingsäsongen. Trots svårigheter med banfunktionärer och strulande tidtagningsdator genomfördes tävlingen med glatt humör och trevlig anda och vi återkommer gärna till nya tävlingar på en för oss formelåkare trivsam bana.

Kent Baeck



STANDARDVAGNAR NY 1966 - 1972

NU ÄR DET DAGS !!

Efter många om och men är det äntligen dags att dra igång den omtalade nya standardvagnsklassen 1966 - 1972. Vad ska vi då kalla den? Ja förslagen är många men jag kommer tills vidare att säga STD/NY för enkelhetens skull. Vad är då STD/NY? Enkelt uttryckt är STD/NY baserad på det reglemente som gällde för serie- och specialstandardbilar Grupp 1 respektive Grupp 2 i Råd och Regler 1972. Detta reglemente kombineras med dagens säkerhetsbestämmelser och Appendix K och är för närvarande under bearbetning av våra duktiga regeltolkare och kommer efter vederbörligt godkännande att kunna presenteras i sin helhet under hösten.

Svensk racing stod under slutet av 60-talet och början av 70-talet på sin höjdpunkt och det känns viktigt att RHK nu tar även dessa "nya" bilar under sina vingars beskydd för att rädda racerhistoriskt intressanta värden från att försvinna som skrot. Atervinning är ju i dag ett populärt ämne med all rätt som också kan överföras till vår kära hobby genom att med rätt mål renovera och köra gamla racerbilar.

Det är viktigt att Du som har eller tror att Du har en bil som kan passa in i klassen tar kontakt med mig snarast och lämnar fullständiga uppgifter om bil och Dig själv så att jag får en uppfattning om klassens storlek och har möjlighet att nå ut med all kommande information.

OBS OBS OBS !!!

Under RHK:s finaltävling den 17-18 sept på Anderstorp kommer alla som har en eventuell lämplig bil för STD/NY att kunna träna och köra en "provtävling". I denna körövning redovisas ingen vinnare (eller förlorare) och tidtagning sker endast på träning. Detta ger också möjligheter till kontakt med RHK:s besiktningsmän som finns på plats för att ge goda råd inför nästa års säsong. Så damma av din gamla Fiat Camaro Volvo BMW Ford Datsun Cooper eller vad du nu har och ställ upp för en mönstring om Du vill att vi skall få ihop en körbar serie för klassen STD/NY under 1995.

Klassrepresentanten för STD/NY : Roger Grimborg
Hornblåsargränd 4
183 65 TABY
Tel: 08 - 756 87 82
Fax: 08 - 756 41 01

Vi syns och hörs på Anderstorp den 17-18 September
Hälsningar från

Roger

TL RACING AB

HEJ.

Som alla vet är det DUNLOP RACING som gäller för de historiska bilarna under 1994.

RHK har talat med Thomas Lindström (TL RACING) om priserna på däck, Thomas har full förståelse för att det blir svårt för många av oss.

För att hjälpa oss får vi 15% rabatt på inköpen hos TL RACING. Denna rabatten gäller endast Dunlop Racingdäck av L&M sektion, Posthistoric och Vintage typ.

Denna rabatt gäller vid försäljning från TL Racing i Norrköping. Vid försäljning ute vid de olika tävlingarna gäller EJ denna rabatt då det kostar mycket att hålla denna service.

Denna rabatt gäller från MÅNDAGEN DEN 11/4 -94.

Då det nu blir billigare att köpa däck, och man slipper vara nervös i tullen om någon frågar vad man ska ha 12 däck till hoppas jag att alla tar vara på detta tillfälle.

För att Thomas ska veta hur mycket däck vi kommer att behöva under året är det bra om du gör din beställning så fort du kan.

DENNA RABATT GÄLLER ENDAST OM DU BETALT MEDLEMSAVGIFTEN TILL RHK. Det kommer att kontrolleras vid varje försäljning.

RING NU TILL TL RACING. Tel: 011-167060

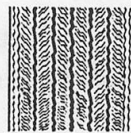
Fax: 011-167004

ADRESS: HAGAGATAN 2 602 15 NORRKÖPING.

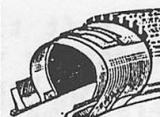
n/het

DUNLOP SP tävlingstestade
däck för **ALLA** bilister

Det nya gördeldäcket Dunlop SP 41 är praktiskt testat på tävlingsbanorna. Majoriteten av tävlingsförarna väljer nämligen Dunlop sedan många år. SP 41 är däck för alla privatbilister som vill ha säkert grepp även på våt vägbanor.



Ribborna i däckmönstret "för bort" vattnet så att tusentals lamellerna i slitbanan kan få säkert fäste.



Gördeln av cordväv under slitbanan ger maximal kontaktyta även vid hård kurvtagning. Radiell cordväv i stommen ger flexibel däck-sida som "sväljer" ojämnheter i vägbanan.



Säkert vägggrepp vid bromsning och acceleration. Lägre rullningsmotstånd, lägre bensinförbrukning men snabbare bil.

DUNLOP



Världens främsta väljer Europas största



SLUTRESULTAT I "GAS OCH RASKLASSEN", RHK-CUPEN 1994.

Bana	Antal delt.	Placering resp. poäng:	
		Blixten Berg	Slow Motion
Monza	4	1/14,5	4/13
Falun	6	1/19	5/15
Zolder	6	-	4/16
Visby	4	1/14,5	4/13
Osby	5	1/19	3/17
Alla tävl.		0	10
Slutresultat		67	84

S. Motion har haft en mycket framgångsrik säsong, kommit till alla tävlingar i sin Junk Mk2 och alltid varit väl förberedd. Notabelt är framgångarna i Falun, där B. Luck tappade kedjedrevet på näst sista varvet, och Osby, där B. Luck och Meta Nol körde av. Grattis Slowie.

B.Berg är en skam för sporten. Tror Du, Blixten, att det bara gäller att gasa och styra ? Läs årssammandraget ovan så förstår Du säkert att andra värderingar gäller. Kom igen nästa säsong så kanske Du har en chans mot en tävlings-människa som S. Motion.

P.Betterberg/DTB

THE MIDGET WINNER'S CUP 1994.

Eftersom jag haft tillfälle att ta del av P. Betterbergs inlägg före pressläggning vill jag, som avgående klasspappa, passa på att lufta en avvikande mening. I vår klass finns i dag ett antal ståtliga priser men ingen av dem belönar den under hela säsongen mest resultatnriktade föraren.

För publik och arrangörer är det naturligtvis viktigt att vi ställer upp i stora startfält men för oss deltagare är det segerns sötma som räknas. Och nog smakar vinet bättre om 15 år om det drickes ur en pokal som vunnits med segrar.

Därför tillföres prissamlingen för 1994 en pokal, särskilt lämpad att drick vin ur. Den tillfaller den midgetförare som samlat flest poäng i RHK:s tävlingar, Sturup:s vårrace, MGCC:s sommarrace samt EM-tävlingar. Poäng utdelas med 10 till vinnaren och 5 till tvåan. Skulle föraren med flest poäng inte ha någon sger skänker jag en flaska, att drickas ur pokalen som sedan skrotas.

Håkan