

RUTFLAGGAN NR 3 1998



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

GRATTIS !!! säger vi till ...



Tommy Brorsson (t.v.) som vann 1998 FIA Cup for Historic Grand Touring Cars med sin Lotus Elan, och Bengt Winqvist som vann 1998 FIA European Challenge for Historic Touring Cars med sin Ford Falcon Sprint.

Horsts sida

Då är säsongen slut igen, vilket tempo. Det har varit fina och trevliga tävlingar i samarbete med våra "partners". Ett stort tack till Karlskoga Motorklubb, Stockholms Sportvagnsklubb, MGCC, Falkenbergs Motorklubb, Anderstorp Motorklubb, Mk Skandia med flera.

I år har vi fått ihop väldigt stora startfält i vissa klasser, det har inneburit sammanslagningar som har haft både positiva och en del negativa effekter. Det mest positiva röster har framfört att fartskillnaderna inte varit lika stora och nästan hela startfältet höll sig på samma varv med följd att det blev spännande race och fina fighter. Problem blev det för ej insatta åskadare som har svårt nog med att hålla isär våra många klasser. Nåväl, dessa samkörningar har vi endast fått ta till när standardvagnsklassen blev för stor, vi får väl se vad som kommer att hända nästa år.

Det största problemet är fortfarande vår tidning. Vi har tagit kontakt med nya krafter och får väl se vad som kan komma att hända framöver, men för en klubb av RHK:s dignitet duger inte detta, så skärpning allihopa. Pennvässning och framplockning av kameran är mottot som gäller för 1999, tyvärr blir aldrig en tidning bättre än det material vi får in, om det överhuvudtaget kommer in något underlag. På spanska säger man nada material, nada tidning eller något sånt. Som det verkar nu, blir det en standardvagnsserie i samarbete med STCC. Det blir 5 deltävlingar med STCC och förmodligen 2 med RHK. Det lär dröja tills vi får klara besked. Kanske någon som har varit på dessa möten kan rapportera eller till och med skriva en rad till tidningen.

Innan vår planeringsmöte skulle det vara bra med lite information från alla klassföräldrar, det har varit lite si och så med detta. Med vissa klasser har det varit noll kontakt, det kan ändå inte vara meningen att jag skall ringa runt till alla? Med lite intresse från Er kan jag och styrelsen få den nödvändiga informationen för framtidsplanering m.m. Och kanske Ni undrar över saker och ting. Skärpning.

Tävlingar 1999 i nuläget:

Maj	8-9	Kinneulle	
Juni	5-6	Mantorp Park	Sports Car Show
Juni	19-20	Karlskoga	Velodromloppet-RHK
Juli	3-4	Knutstorp	EM deltävling (preliminär?!)
Juli	17-18	Knutstorp	MGCC
Aug	22-23	Falkenberg	
Sept	11-12	Anderstorp	RHK:s finaltävling med fest

Horst

Christer Glenning in memoriam

Vi har med stor sorg och saknad nåtts av budet att vår kamrat och motorprofil Christer Glenning hastigt lämnat oss. Christer blev 58 år när han efter en hjärtattack avled måndagen Den 7 september. Våra tankar går i denna svåra stund naturligtvis först till hans närmaste, hustru Gunvor och de tre barnen med familjer.

För oss i Racerhistoriska klubben som lärde känna Christer personligen först på senare år, är det en mycket uppskattat kamrat både i depån, på banorna, och i klubblivet som lämnat oss alldeles för tidigt, innan han hunnit med allt han så entusiastiskt ville genomföra och uppleva.

Christer som för de flesta var mest känd som motorjournalist i TV:s Trafikmagasinet och Aftonbladets motorredaktör, var också en mycket kunnig och hängiven entusiast av historisk racing. Christers röda Volvo PV från 1961 var ett välbekant och uppskattat inslag i den historiska standardvagnsracingen. Som den figther han var, bjöd han alltid publiken på god show och sina medtävlare på härliga, täta figther om placeringarna på banan.

Bredvid banan var Christer tillsammans med sin hustru Gunvors en naturlig centralgestalt för många av oss. Christers bullrande, glada skratt och träffsäkra, hjärtliga kommentarer skapade en otvungen och härlig stämning som vi kommer att sakna stort. Christer hade alltid tid för sina kamrater i depån, oavsett om det bara handlade att filosofera över en fika sittande på en trave däck, eller om ett handfast råd eller handtag i någon mera komplicerad fråga.

Vi kan bara hoppas att Christer uppskattade den sociala samvaron, även utanför banan, lika mycket som vi gjorde. Det kändes i alla fall så...

Det faller sig i denna stund naturligt att tänka tillbaka på den vårvinterdag 1995, då Christers glada stämning i telefonen, med mycket humor och stor entusiasm undrade om han fick vara med och tävla med sin egenhändigt, då nyrenoverade Volvo PV.

Det var inte utan en viss stolthet vi konstaterade att vi i racerhistoriska klubben hade förmånen att få ha Sveriges mest kände motorjournalist som både aktiv medlem och en mycket uppskattad kamrat i depåerna. Jag tror särskilt att de av oss som tävlar med små standardbilar och med de Volvobilar som Christer hade ett särskilt öga till kommer att minnas honom som en av de personer som betytt mest i utövandet av vår hobby.

Det känns bara så hårt att Christer fick bryta racet alldeles för tidigt.

De ovärderliga PR-insatser Christer genom sin profession gjort för historisk racing och racerhistoriska klubben, är alldeles för många för att räknas upp och svåra att överträffa. Tidningsartiklar, TV-reportage eller speaker. Allt hanterade han på ett suveränt sätt. Även på detta sätt har han betytt oerhört mycket för vår klubb och den historisk racingens status i Sverige.

Kamraterna i Racerhistoriska Klubben,
Genom Bo Lindman



Historisk isracing, lördagen 20 februari 1999 !

FIA har kanske inte reflekterat närmare över denna historiska variant, men för oss nordbor kan den faktiskt anses vara mer historisk än den historiska racing vi annars mest ägnar oss åt.

Nu kan det bli tillfälle att prova på. Mannen bakom detta projekt är Lennart Nilsson i Kil, och han presenterar ett trevligt upplägg, som förutom isracing, bjuder på trevlig och social samvaro med likasinnade kamrater under den normalt mörka garageårstiden.

Platsen är Antilla i Nyskoga utanför Torsby i Värmland. Preliminärt är det tänkt så att ankomsten sker till Antilla med en gemensam enrätts middag Kl. 20.00 fredag d. 20 febr. På lördagen är det så frukost vid 8-draget och senavfärd till isbanan, med träning från kl. 09.00. Lunch gemensamt ute på isen med beställt solsken vid 12.00, och därefter tävlingar från 13.00. Kl 16.00 finns möjlighet till rökbastu om någon vågar. Har det något med SAAB att göra måntro? Kl 19.00 är det så gemensam tvårätters middag på värdshuset, samt prisutdelning. På söndag morgon är det då frukost och hemfärd. Är det någon som vill stanna finns det möjlighet att hyra snöscoter om man vill ut i naturen.

Så, vad kóstar det ? Priset för allt är 1.200:- per person vid 20 anmälda ekipage. Då ingår allt, utom sänglinne, vilket varje deltagare själv får medtaga. Det är väl prisvärt, eller hur?

Max antal övernattande deltagare är 30 pers., och minimum för genomförande är 10 pers.

Anmälan skall vara lämnad senast **1999.01.06**.

Eftersom detta är ett försök och urpremiär, är det tänkt som ett öppet arrangemang. Bilar och däck är fria. Alla historiska tävlingsbilar med stänkskärmar och belysning är välkomna! Standard -65, GT/GTS, Standard nationell och GT nationell är väl mest lämpade, men visst vore det härligt med några A-D racers, som representanter för hur bilsporten startade här i Norden! För den eller de som inte har sin historiska bil i ordning, kan möjlighet ges att vara med, med bilar av typ rally eller rallycross, även om vi inte förväntar oss några turboladdade 4WD monsters. För ev. övriga intresserade kommer det att finnas en Volvo Originalcupsbil för uthyrning för 2.000:- plus bensin, och det går även att dela på mellan 3-4 pers.

Meningen är att vi skall kunna ha kul tillsammans på dödsåsongen och kunna få litet bredsladdsvana på is, så klassindelningar och liknande kommer inte att tillämpas!

Kommande år kan man kanske tänka sig reguljära race med klassindelningar, Appendix K och hela baletten.

Mycket välkomna!

För information och anmälan:

Lennart Nilsson
Box 4
665 21 KIL

Tel bostad: 0554/409 32
Tel arbete: 054/85 25 51
Fax: 054/85 62 70

RHK på Malmömässan

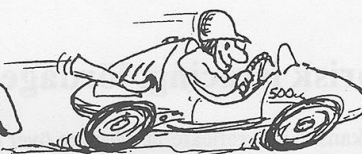
Efter fjorårets succé på Stockholms bilsalong, tackade RHK ja till att vara representerad på årets Malmömässa. Vi hade ju dessutom en hel del material kvar från den tidigare utställningen som vi kunde använda här.

Efter sedvanlig rundringning hade vi fått ihop 7 st tävlingsbilar av lagom skiftande slag, som gav en bra bild av vad vi sysslar med, och lagom mycket till vår tvådelade monter. Bl.a. hade vi utställningsgeneralens, Ricky Schultz egen Austin Healey 3000, en Amilcar, Ingemar Edwardssons Effyh 500, Pekkars Corvette, Hans Rosendahls Mustang, och en Borgward RS Coupé.

Vår monter väckte berättigat, stort intresse, och vi kunde även knyta en del kontakter med intresserade.

Under de fyra dagar mässan var öppen, hade runt 37.000 besökare passerat vändkorsen.

HALVPANNORNA



PER HÅGEMAN

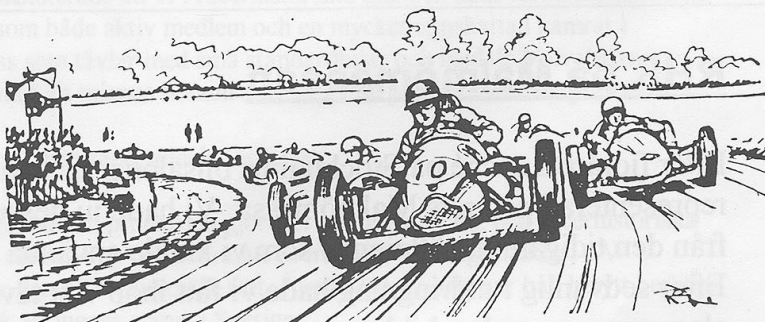
Sturup 18 april

Som vanligt var det extra tidig premiär för halvpanneåkarna, när Trelleborgs MK inbjöd till race på den knixiga Sturupsbanan. Hela den sydsvenska eliten av midgetåkare hade hörsammat inbjudan, och vi blev till slut sju stycken midgetar tillsammans med två Formel Ford och två Formel Vee.

Det bjöds på ett utmärkt väder, och för en gångs skull vardet inte kyligt, så humöret var på topp, och efter träningen kunde konstateras att Göran Anderberg var snabbast bland midgetarna med 0.51,2, före Kent Persson som hade 0.52,3, och ytterligare 2 tiondedelar senare följde Roland Fröjd.

På racet var det Göran Anderberg som höll i taktpinnen bland midgetarna. Formel Fordarna drog naturligtvis ifrån, men bakom dem kunde Roland Fröjd passera Kent P. Allan Göransson hade inte den vanliga glöden i sin Swebe, och fick till stor del köra ensam. Lars Hågeman's Swebe med SRM motor motsvarade inte helt förväntningarna, och den tredje Sweben med broder Per följde i kölvattnet, men kunde i alla fall glädja sig åt en animerad fight med en Formel Vee, medan till slut Björn Leufvenius fungerade som efterpatrull med sin Effyh-Triumph, och kollade att ingen blev bortglömd på banan.

Av startande sju midgets fullföljde sju!



Resultat:

1. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	8.43,6
2. Roland Fröjd	Cooper Mk 11-Norton	8.52,3
3. Kent Persson	Kiehn Spec-JAP	8.53,6
4. Allan Göransson	Swebe-Triumph	9.02,1
5. Lars Hågeman	Swebe-SRM	8.25,8 9 v.
6. Per Hågeman	Swebe-JAP	8.43,8 9 v.
7. Björn Leufvenius	Effyh-Triumph	8.54,2 8 v.

Falkenberg 23-24 maj

Så var det då dags – äntligen – för den första drabbningen i RHK-Cupen. En hel del hade visst diskuterats om möjliga placeringar, och under en resa till och från en tävling i Assen i Holland för historiska motorcyklar, lär en del placeringar redan ha bestämts efter vad vi fått höra!? Nåväl, under lördagsträningen var det i alla fall Kent Persson som var klart snabbast, medan somliga rent av misslyckades. Men det skulle komma en träning på söndagen också, och då...

På lördagskvällen kunde dock ett knippe 500-entusiaster fira klassens 50-årsjubileum. Det har visserligen byggts midgets tidigare, men det var under 1948 som klassen tog sin form och fick riktiga regler. Helt följdriktigt ordnades ett fyrverkeri under lördagskvällen.

Söndagens träning gav inga positiva sensationer, och Göran Anderbergs och Per Hågемans insatser med diverse trubbel, räckte bara till sämsta resp. näst sämsta tiderna i klassen. Tävlingsledningen beslutade dessutom att lyfta ut Formel V till ett eget heat, så vi kom att åka mot bara förkrigsbilarna plus Lars G. Hagmans ensamma Formel Junior, och det var nog ett bra beslut.

Så, efter lång väntan var det race-dags. Lars G. Hagman försvann i fjärran, men bakom honom skedde desto mera. Kent Persson tog täten före Anders Ericsson och Olle Linde, medan Göran Anderberg och Per Hågeman kunde lägga sig bakom, efter avancemang efter starten. Kent P. behöll ledningen före Anders Ericsson, medan det var vild kubbning mellan Olle Linde och Göran Anderberg, med Per Hågeman och Peter Kumlin som närmaste åskådare i tätt häng, medan Lars Hågeman däremot började sacka. Sådan var ställningen för ett litet tag, tills Anders Ericssons Cooper släppte ut ett jättelikt rökmoln i kurvan efter rakan, och Olle Linde tappade orienteringen i detta och styrde rakt ut i sandkassen, medan Göran Anderberg tappade draget i ren förvåning, och Per H. kunde överraskad passera bägge i ett svep, och litet senare även Anders Ericsson som också blev passerad av Anderberg.. Per Hågeman var snart i hasorna på Kent Persson, och följde tätt inpå under ett par varv.

Nästa utveckling var att Linde kunde passera Anders Ericsson, och att Göran Anderberg passerade först en överrumplad Per H., och i nästa fas även Kent Persson. Hågeman passade på att följa i slipstreamen efter Anderberg, förbi Kent P. och kunde även passera Anderberg. Peter Kumlins bil började gå sämre, och han tappade klungkontakten, men mellan de första fem var det fortfarande mycket tätt. Ut på utgången till sista varvet ledde Per H. Och skulle just varva ett par förkrigsekipage, som också fick blåflagg, varpå det ena ekipaget råkade gå åt "fel" håll och kom rakt framför Per Hågeman som fick släppa, och vips så var Anderberg förbi. Att sen det andra var väldigt svårt att passera, gjorde att marginalen i mål ändå var 0,6 sek. Annars så hade det kunnat bli en riktig foto-finish, då Anderbergs Alfa Dana sackade betänkligt på slutet. Persson, Linde och Eriksson följde tätt efter; endast 4,5 sek. skiljde mellan första och femte man. De som orkat stå kvar som åskådare fick säkert se "dagens race".

Efteråt fick vi alla hjälpa Peter att lasta/baxa/lyfta på hans Effyh på ett specialtillverkat flak på Toyotapickisen. Detta kom att bli en ytterligare attraktion under sommaren.

Återigen: av startande sju midgetekipage, fullföljde sju!!

Resultat:

1. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	10.00,11
2. Per Hågeman	Cooper Mk 12-Norton	10.00,72
3. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	10.01,70
4. Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	10.03,68
5. Anders Ericsson	Cooper Mk 8-JAP	10.04,56
6. Peter Kumlin	Effyh-JAP	10.28,07
7. Lars Hågeman	Swebe-JAP	10.39,66

Juli - 98

Article 11.2 - Springs

At the end of this article, add:

"Suspension springs:

The dimensions of the suspension springs may be modified. They may be replaced with others on condition that their type, number, material and rate are identical to those of the period specification ones they replace. The number of coils/leaves is free."

*(As from 01.07.98)***Article 11.5 - Capacity classes**

Change the first paragraph of this article as follows:

"Reboring: Allowed to a maximum oversize of 0.6 mm of the original bore, provided that the increase does not change the capacity class of the car as defined in article 16. For Period G, the capacity classes are identical to those of Period F."

*(As from 01.07.98)***Article 11.7 - Suspension springs**

Modify the text of the article as follows:

"Springs other than suspension springs may be replaced with others on condition that their number, material and rate are identical to the period specification ones they replace."

*(As from 01.07.98)***Article 12.2 - Springs**

In this article, change:

"Spring supports:

Adjustable spring platforms ... must use the same means of adjustment.", to:

"Spring supports: Adjustable spring platforms and ride height are forbidden unless a period specification for that model, in which case only the original means of adjustment may be used.

The original supports must not be modified.

Suspension springs: These may be replaced with others on condition that their type and number are identical to the period specification ones they replace. The number of coils/leaves is free. Variable rate springs may be used only if this was a period specification."

*(As from 01.07.98)***Article 12.3 - Suspension springs**

Modify the text of the article as follows:

"Springs other than suspension springs may be replaced with others on condition that their number is identical to that of the period specification they replace."

*(As from 01.07.98)***Article 12.5 - Capacity classes**

Change the first paragraph of this article as follows:

"Reboring: Allowed to a maximum oversize of 1.2 mm of the original bore, provided that the increase does not change the capacity class of the car as defined in article 16. For Period G, the capacity classes are identical to those of Period F."

*(As from 01.07.98)***Article 13.4 - Capacity classes**

Change the first paragraph of this article as follows:

"The bore of the engine must not be increased by more than 5% for cars of Periods A to D inclusive, or by more than 1.2 mm for cars of Periods E and onwards, compared to the period specification. This operation may be carried out only if it respects the capacity limits of the formula to which the car belongs (see article 16). For Period G, the capacity classes are identical to those of Period F."

*(As from 01.07.98)***Article 14.3 - DFV engine**

Modify the text of the article as follows:

"Engine:

The make, model and type must conform to the manufacturer's specifications, or be in accordance with period evidence. The categories are as follows:

- i) normally aspirated engines not exceeding 3000 cm³.
- ii) turbocharged engines not exceeding 1500 cm³ (FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY).
- iii) normally aspirated engines not exceeding 3500 cm³ (FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY).
- iv) gas turbine engines (FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY).

The cylinder capacity of the engine must be kept as it was during the car's international life.

The FIA Historic Vehicle Identity Form for the cars in ii), iii) and iv) above must be endorsed on the front page: FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY."

*(As from 01.01.99)***Article 14.4 - DFV engine**

Modify the text of the article as follows:

"Ignition and engine management:

The ignition system must be of a type used during the car's international life. Cars using electronic engine management systems (EMS) may use reprogrammed EPROMs.

An electronic rev limiting device may be fitted."

*(As from 01.01.99)***Article 14.6 - DFV engine**

Modify the text of the article as follows:

"Fuel tanks must comply either with the safety standards specified in the Technical Regulations of their period of construction, or with those of the currently valid Formula 3000 Technical Regulations, Art. 274.

Carburetors may be substituted for fuel injection."

*(As from 01.01.99)***APPENDIX V - SPECIFICITIES OF CERTAIN CARS:**

Add:

"TVR

Grantura

In Period E, only worm steering is allowed."

(As from 01.07.98)

PRESENTATION OF THE HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORMS (HVIF) TO THE FIA

N° 345 Aug - 98

Article 1 - Submission of HVIFs to the FIA

(see bulletin n° 338 - January 1998)

Change the text of the second paragraph as follows:

"These HVIFs are delivered by the ASNs, but for cars built from 1/1/1996 onwards and for which an individual history is required, the FIA Historic Vehicle Identity Forms must be verified by the Technical Working Group of the Historic Cars Commission before being issued. This does not concern the National Formulae which are the province of the ASNs."

*(As from 01.07.98)***Article 4 - Withdrawal of HVIFs**

(see bulletin n° 338 - January 1998)

Change the final sentence as follows:

"The FIA Identity Form may be withdrawn at any moment if the Historic Cars Commission or the issuing ASN so decides."

(As from 01.07.98)

* / SKALL VARA 1966

FIA LURANI TROPHY FOR FORMULA JUNIOR CARS

No 345.
Aug -98

Article 4 - Characteristics of the events

Change the text of this article as follows:

"Each race will be of no less than 50 km and no more than 75 km distance. Course licences must be at least FIA Grade B4 (Formula 3 Championship level). Races will be scheduled to start between 10:00 and 16:00 on the main day of the event.

All events shall have standing starts. During the event it is permitted to push-start cars at any point of the circuit, but only under the control of race officials.

If entries are received for more cars than are permitted to race on the track, the organisers may elect to run the event in two heats, but a class must never be split into more than one race. In the event of any race being oversubscribed by more than 20% at a circuit where there is no possibility of running a second race, organisers must liaise with the secretariat to ensure that priority of entry is given to competitors who have already scored points or who have supported the Trophy on one or more occasions during the course of the season, or the previous season.

If the number of cars which record a practice lap time exceeds the maximum number of cars permitted to start, starters shall be taken in equal numbers from each of the four classes (save that a maximum of 3 cars of category F3/1 shall be permitted to start if any Formula Junior car shall otherwise be excluded). If an equal number of cars in each class cannot be achieved (except in the case of insufficient numbers in any one class), the order of priority shall be first class C, then class B, then finally class A. If, having qualified, a car is withdrawn, such car shall be replaced by the first reserve from that class in priority to any other class.

The selection of cars in each class shall be carried out from among those which have already scored points in the current Lurani Trophy, the order of priority being determined by the number of points scored. In the case of equal points and in the case of cars which have not already scored points in the current Lurani Trophy, the order of priority shall be determined by the order of practice lap times."

(Immediate application)

REGULATIONS FOR THE SUBMISSION OF HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORMS TO THE FIA

No 348. Nov. 98

Article 4 - Tracks:

Between article 3 and article 4, add an article 4 as follows and renumber the subsequent articles accordingly:

"ARTICLE 4: ADDITIONAL DETAILS FOR CERTAIN APPLICATIONS

4.1 Tracks:

When the application for an HVIF is made, for a car originally fitted with 400 mm wheels but on which the applicant wishes

to use 15" wheels, larger track measurements may be requested (art. 11.3 of Appendix K).

4.2 Equipment variants used in period:

The relevant pages of the HVIF may be duplicated and describe these variants."

(As from 01.01.99)

FIA CUP FOR HISTORIC GRAND TOURING CARS

No 348
Nov. 98

Article 2 - Eligible cars:

Change the beginning of this article as follows:

"Grand Touring Competition (GTS) cars, and GTP A and GTP B cars, of the years 1947 to 1965 inclusive.

Classes:

Period E: GTS1 to GTS7.
GTP (A and B).

Period F: GTS8 to GTS 12
GTP (A and B).

The composition of the classes must be published in the paddock within one hour after preliminary scrutineering. It is the competitor's responsibility to ensure that his car is included in the correct class."

(As from 01.01.99)

Article 10 - Trophy for GTP cars (A or B)

At the end of this article, add the following:

"In addition to the prize described above, a trophy will be awarded to the GTP A or B car which has obtained the highest number of points during the season, and in the conditions stipulated in article 10."

(As from 01.01.99)

N° 348 novembre / November 1998

Article 10.12 - Red rear lights:

Change the end of article 10.12 as follows:
 "All single-seater cars of Periods F, G, H and I, and all non single-seater cars not originally equipped with tail lights must have a **red warning light in working order** at the start of a race, which faces rearwards, is clearly visible from the rear, is **mounted less than 10 cm** from the car centre-line, has a **surface of between 20 cm² and 40 cm²**, is **solidly attached**, and which can be switched on by the driver. This light must be either incandescent and of a power of at least 21 watts, or "Tharsis" or "Dm Electronics" type LED."
 (As from 01.01.99)

Article 10.11.ii - Rollbars for Period F Formula 1 cars:

Change the beginning of this article as follows:
 "For Period F Formula 1 cars, if the safety rollbar is an **integral part of the vehicle's structure**, it may be used in **place of the one stipulated in this article 10.11.**
 For other single-seater and two-seater racing cars ..."
 (As from 01.01.99)

Article 12.9 - Air filters:

Add the following at the end of the article:
 "Air filters and their housings may be replaced with inlet trumpets to period specifications."
 (As from 01.01.99)

Article 14.1 - Chassis:

Add the following between the two paragraphs:
 "All such repair work must comply with Appendix IV of Appendix K."
 (As from 01.01.99)

Article 14.2 - Suspensions:

Add the following at the end of the article:
 "Suspension components must be crack-tested in conformity with Appendix III of Appendix K."
 (As from 01.01.99)

Article 14.3 - Engine:

Change the text of this article as follows:
 "The engine, and its components, must be of period specification, must be of the same make, model and type and conform to a manufacturer's specification for which period evidence exists. The engine categories are as follows:
 i) normally aspirated engines not exceeding 3000 cm³.
 ii) turbocharged engines not exceeding 1500 cm³ (FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY).
 iii) normally aspirated engines not exceeding 3500 cm³ (FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY).
 iv) gas turbine engines (FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY).
 Engines which were less than the upper capacity limit in period may not be enlarged beyond the swept volume employed during the car's international life.
 Cars originally fitted with DFV engines may utilise any DFV-derived engines.
 The FIA Historic Vehicle Identity Form for the cars in ii), iii) and iv) above must be endorsed on the front page: FOR PARADES AND DEMONSTRATIONS ONLY."
 (As from 01.01.99)

Article 14.4 - Ignition:

Change the text of this article as follows:
 "The ignition system must be of a type used during the car's international life."
 (As from 01.01.99)

Article 14.6 - Fuel system:

Change the text of this article as follows:
 "Fuel tanks must comply with the safety standards specified in Appendix J of their period of construction.
 Fuel tanks may be upgraded to the safety standards specified in Appendix J, Art. 274.
 Carburettors may be substituted for fuel injection.
Fuel must comply with Appendix K Article 8.1.
Additional lubricating compounds, not exceeding 2% by volume, may be added to the fuel."
 (As from 01.01.99)

Article 14.10 - Wheels:

Change the sentence: "It is recommended that wheels are crack-tested regularly.", to:
 "Wheels must either be certified new or comply with the crack test regulations in Appendix III of Appendix K."
 (As from 01.01.99)

Article 15.1 - Tyres:

Add the following to the end of this article:
 "The use of tyre warmers is not permitted. The use of any compound which affects the hysteresis of the tyre tread is not permitted."
 (As from 01.01.99)

Article 15.2.1 - Tyres for single-seaters and two-seaters:

- Change the beginning of this article as follows:
 "- Cars in Periods A to B must use beaded edge tyres of a size commensurate with the period of the vehicle.
 - Cars in Periods C to E (built prior to 31.12.1960) must use tyres from the Dunlop Vintage range having 204 Compound only and R5 or older type tread pattern. Formula Junior tyres may, in addition, use tyres from the Dunlop "L" Section range in 204 Compound and CR65 or older type tread pattern."
 (As from 01.01.99)
- Change the first sentence of the paragraph on Thoroughbred GP cars as follows:
 "Thoroughbred Grand Prix Cars must use crossply Avon slicks in compound A11 or A26."
 (As from 01.01.99)

Article 15.2.2 - Tyres for Touring Cars, GT, GTS, GTP:

Change the beginning of this article as follows:
 "- Cars in Periods A to B must use beaded edge tyres of a size commensurate with the period of the vehicle.
 - Cars in Periods C to E (built up to 31.12.1961) must use Dunlop Vintage or "L" Section racing tyres..."
 (As from 01.01.99)

APPENDIX V - SPECIFICITIES OF CERTAIN CARS

Add:
"ISO Grifo A3C/Bizzarrini
 For these cars, the original safety rollcages/rollbars may be used in place of the safety structures stipulated in article 10.11 of Appendix K."
 (As from 01.01.99)
 Under **FORD Falcon**, add:
 "'Cragar' type wheels with five spokes are authorised for cars in Period F."
 (As from 01.01.99)
 Under **FORD**, add:
"Mustang
 'Cragar' type wheels with five spokes are authorised for cars in Period F."
 (As from 01.01.99)

RHK-Cupen 1998

GTS-bilar tom 1965

G 4 1151-1300 cc E

	Falkenberg 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinnekle 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
1. Arja Koivisto, Alfa Romeo Giulietta SS	9	9	-	9	9	9	45
2. Lennart Almström, Lotus Elite	-	-	9	-	-	-	9
3. Palle Murmann, Lotus Elite	-	-	8	-	-	-	8
4. Lennart Henjer, Alfa Romeo Giulietta Sprint	-	-	5	-	-	-	5

G 5 1301-1600 cc E

1. Hans Nilsson, Porsche 356	5	13	11	9	13	9	60
2. Jörgen Öhman, Porsche 356	8	11	12	8	9	7	55
3. Per Rosendahl, Porsche 356	9	12	13	-	-	-	34
4. Jan Skoog, Porsche 356	-	-	14	-	14	-	28
5. Henning Riise, TVR Grantura	-	14	-	-	10	-	24
6. Hans O. Johnsson, Porsche 356	-	-	-	-	8	8	16
7. Walter Rosenlechner, Porsche 356	-	-	-	-	12	-	12
8. Andris Nolendorfs, Porsche 356	-	-	-	-	11	-	11
9. Michael Rosenlechner, Porsche 356	-	-	-	-	5	-	5

G 6 1601-2500 cc E

1. Tomas Ekman, Volvo P 1800	9	9	8	-	9	9	44
2. Pehr Pröjtz, Triumph TR3	-	5	9	-	-	-	14

G 7 över 2500 cc E

1. Kåge Schildt, Austin Healey 3000	9	9	-	-	9	-	27
2. Axel Wramell, Austin Healey 100/4	-	-	9	-	-	-	9

G 8 0-1150 cc F

	Falkenberg 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinnekuille 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
1. Mian Jutterström, MG Midget	--	9	5	--	9	9	32

G 10 1301-1600 cc F

1. Bengt-Åke Bengtsson, Lotus Elan	9	9	13	9	12	8	60
2. Anders Ek, Lotus Elan	7	7	8	7	10	9	48
3. P-Å Forsvall, Lotus Elan	--	--	10	8	11	--	29
4. Thomas Henrysson, Lotus Elan	--	--	14	--	14	--	28
5. Lars-Magnus Trozelli, Lotus Elan	--	--	12	--	13	--	25
6. Tord Ekegren, Lotus Elan	8	--	9	--	--	--	17
7. Lars Bondesson, Lotus Elan	--	8	6	--	--	--	14
8. Michael Olsson, Lotus Elan	--	--	11	--	--	--	11
9. Stefan Winqvist, Lotus Elan	--	--	7	--	--	--	7
10. Kjell Strandberg, Datsun 1600	--	--	5	--	--	--	5

G 11 1601-2500 cc F

1. Lasse Jönsson, Porsche 904	9	--	--	--	9	--	18
2. John Milland, MG B	--	--	9	--	--	--	9
3. Lars Brunn Dahl, Porsche 911	--	--	5	--	--	--	5

G 12 över 2500 cc F

1. Henry Andersson, Chevrolet Corvette	8	13	--	9	9	9	48
2. Johan Solman, Jaguar E-Type	--	14	9	8	5	--	36
3. Kent Sävåsen, Chevrolet Corvette	9	11	--	--	8	8	36
4. Mats Ek, Sunbeam Tiger	7	12	7	--	--	--	26
5. Hans Jörgen Krag, Shelby Mustang GT 350	--	--	8	--	--	--	8
6. Björn Jansson, Jaguar E-Type	--	--	--	--	7	--	7

Standardbilar tom 1965

TC 1-10 alla vol. E

	Falkenberg 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinnekuille 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
1. Olof Ekman, Volvo PV 544 S	9	9	9	9	5	9	50
2. Börje Melin, Volvo PV 544 S	8	8	--	8	9	5	38
3. Lars-Erik Larsson, Fiat 1100	--	--	8	--	--	--	8
4. Dick Gärder, BMW 700 Sport	7	--	--	--	--	--	7

TC 11 0-1150 cc F

1. Joakim Elander, NSU Prinz	14	14	14	14	7	12	75
2. Sveneric Myhr, Renault R8 Gordini	13	13	13	13	9	14	75
3. Yngve Gustavsson, Morris Cooper	--	12	11	12	8	13	56
4. Gunnar Johansson, SAAB 96	--	10	--	11	--	11	32
5. Nils Thelin, DKW F 12	12	--	10	--	--	--	22
6. Lars Byström, DKW F 12	5	--	9	--	--	--	14
7. Henrik Hansson, Austin Cooper	--	--	12	--	--	--	12
8. Lars Källberg, SAAB 96 Sport	--	11	--	--	--	--	11
9. Lennart Nilsson, SAAB 96 Sport	11	--	--	--	--	--	11

TC 12 1151-1300 cc F

1. Jan-Åke Andersson, BMC Cooper S	14	5	14	14	14	14	75
2. Christer Nordlund, Morris Cooper S	11	13	12	12	13	5	66
3. Gunnar Dahlgren, Austin Cooper S	10	12	9	11	10	12	64
4. Lennart Thurn, Morris Cooper S	5	14	13	13	5	5	55
5. Carl von Heidenstam, BMC Cooper S	13	11	10	--	9	--	43
6. Max Viebke, BMC Cooper S	12	--	11	--	--	13	36

TC 13 1301-1600 cc F

1. Thomas Hall, Ford Lotus Cortina	14	5	13	13	13	14	72
2. Hans Svedberg, Ford Cortina Lotus	12	14	--	10	12	10	58
3. Bo Johnsson, Alfa Romeo 1600 GTA	11	12	11	--	11	11	56

	Falkenberg 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinneulle 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
4. Mikael Gustavsson, Ford Lotus Cortina	--	--	14	12	14	13	53
5. Lars-Åke Nilsson, Ford Lotus Cortina	13	13	10	11	--	--	47
6. Sören Johansson, Ford Lotus Cortina	10	10	--	8	10	7	45
7. Håkan Ricknäs, Ford Lotus Cortina	8	--	12	9	5	9	43
8. Bjarne Nygren, Ford Cortina GT	9	9	7	8	--	--	33
9. Christer Johansson, Ford Cortina Lotus	--	--	--	14	5	12	31
10. Göran Kölbörn, Ford Cortina GT	--	11	--	--	9	8	28
11. Lennart Nilsson, Ford Lotus Cortina	--	--	--	--	7	--	7

TC 14 1601-2500 cc F

1. Anders Hylén, Volvo 122 S	--	13	12	14	14	14	67
2. Peter Boström, Volvo 122 S	10	11	11	13	8	13	66
3. Hans Axmyr, Volvo 121	11	5	--	12	13	--	41
4. Dan Johansson, Volvo 122 S	--	5	--	11	11	12	39
4. Lars Krokstedt, Volvo 122 S	--	9	10	--	10	10	39
4. Uno Svensson, Volvo 122 S	13	14	--	--	12	--	39
7. Östen Johansson, Volvo 122 S	12	10	8	5	--	--	35
8. Alf Andersson, Volvo 121	8	12	9	--	--	--	29
9. Mats Anstrin, BMW 1800 Tisa	14	--	13	--	--	--	27
10. Hakon Mörner, Volvo 122 S	9	8	--	--	--	--	17
11. K-G Almström, BMW 1800 Ti	--	--	14	--	--	--	14
12. Jan-Ove Johansson, Volvo 122 S	--	--	--	--	--	11	11
13. Michael Hoffstedt, Volvo 122 S	--	--	--	--	9	--	9
13. Karl-Erik Pettersson, Volvo 122 S	--	--	--	--	--	9	9

TC 15 Över 2500 cc F

1. Bo Bergström, Ford Mustang	9	13	9	9	12	9	61
2. Hans Rosendahl, Ford Mustang	8	12	8	8	11	--	47
3. Bengt Winqvist, Ford Falcon Sprint	--	14	--	--	14	--	28
4. Bengt Åke Bengtsson, Chevrolet Corvair	--	0	7	--	10	--	17
5. Tommy Johansson, Ford Falcon Sprint	--	--	--	--	13	--	13
6. Victor Israelsson, Ford Mustang	--	11	--	--	--	--	11

Äldre formelbilar

Formel 3/500 cc

	Falkenberg 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinneulle 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
1. Göran Anderberg, Alfa Dana-JAP	14	--	14	9	14	9	60
2. Per Hågeman, Cooper Mk 12-Norton	13	--	9	8	12	8	50
3. Peter Kumlin, Effyh-JAP	9	--	10	--	13	--	32
4. Anders Eriksson, Cooper Mk 8-JAP	10	11	--	--	10	--	31
5. Olle Linde, Cooper Mk 10-JAP	11	13	6	--	--	--	30
6. Kent Persson, Kiehn Spec.-JAP	12	--	12	--	--	--	24
7. Torbjörn Eriksson, Effyh-JAP	--	5	5	--	11	--	21
8. Lars Hågeman, Swebe-JAP	8	--	11	--	--	--	19
9. Ingemar Edwardsson, Effyh-JAP	--	12	5	--	--	--	17
10. Mads Gjerdrum, Cooper Mk 12-Norton	--	14	--	--	--	--	14
11. Roland Fröjd, Cooper Mk 11, Norton	--	--	13	--	--	--	13
12. Håkan Sandberg, JBS.Triumph	--	--	8	--	--	--	8
13. Carl-Axel Klarberg, Alfa Dana-JAP	--	--	7	--	--	--	7
14. Allan Göransson, Swebe-Triumph	--	--	5	--	--	--	5
14. Yrjö Amberla, Cooper Mk 12-Norton	--	--	5	--	--	--	5

Förkrigsbilar A-D

1. Roland Haraldsson, Riley Brooklands	12	11	14	--	--	--	37
2. Lars-Göran Itskowitz, Riley Brooklands	13	12	11	--	--	--	36
3. Svend Algren, MG	14	--	13	--	--	--	27
4. Jesper Herman, Fiat 508 Spec.	11	--	10	--	--	--	21
5. C-O Christiansson, Alvis 14/70 Spec.	8	--	8	--	--	--	16
6. Per Gjerdrum, Bentley	--	14	--	--	--	--	14
7. Håkan Sandberg, ABC Super Sport	5	--	--	--	--	--	5

Formel Junior tom. 1960

1. Lars-Göran Hagman, Swebe-Cooper Ford	9	9	9	9	8	--	44
2. Ingvar Malm, Elva-BMC	--	8	--	--	9	--	17
3. Olle Rosén, Elva-BMC	--	5	--	--	--	9	14

Formel Junior 1961-1963

	Falkenberg 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinnekuille 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
1. Jörgen Carlsson, Merlyn Mk 3	--	9	9	--	--	--	18

Formel V tom 1968

1. Lars Gunnar Ljungman, Alvenius	10	--	13	13	11	10	57
2. Lars Inge Hultström, Veeva	9	--	14	12	12	9	56
3. Alf Karlsson, Beach Car	14	--	11	--	13	12	50
4. Gert Benke, Beach Car	13	9	5	--	10	11	48
5. Staffan Melin, Hansen Mk I	5	5	10	10	--	6	38
6. Kent Baeck, RSM Tasco	11	--	12	--	--	7	30
7. Karl Ljungberg, RPB	--	--	--	11	9	8	28
7. Sven-Erik Hedman, RPB	--	--	--	14	--	14	28
9. Lars-Göran Sjöberg, Autodynamics	--	--	--	--	14	13	27
10. Ursula Ljungberg, Broke	12	8	--	--	--	--	20
11. Louis B. Johnson, Dolling	--	--	--	--	--	5	5
11. Manfred Hoppe, Burchardt	--	--	--	--	--	5	5

Formel V 1969-

1. Axel Madsen, BMVee	10	13	14	9	14	14	74
2. Stig Åke Fagerström, RPB	12	10	--	7	12	12	53
3. Stefan Nilsson, Hansen	13	--	12	--	11	5	41
4. Thomas Nyberg, Hansen Mk IV	--	--	13	8	13	5	39
5. Lars-Göran Sjöberg, Vee Max	11	9	11	5	--	--	36
6. Christer Olsson, BMVee	14	12	9	--	--	--	35
7. Bertil Persson, RPB	--	--	10	--	--	11	21
8. Mats Lundvall, Hansen Mk II	--	14	--	--	--	--	14
9. Nick Tammemägi, BMVee	--	--	--	--	--	13	13
10. Bo Tinghäll, GMS III	--	11	--	--	--	--	11
11. Wolfgang Eisele, RPB	--	--	--	--	--	10	10

Nyare formelbilar

Formel Ford Kat. G

	Falkenberg 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinneulle 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
1. Jan Wahlbeck, Royale RP3A	--	9	9	9	9	9	45
2. Michaela Axelsson, Lotus 61	--	--	--	--	8	--	8

Formel Ford Kat. H

1. Per Knuthson, Van Diemen	9	13	14	9	14	9	68
2. Mikael Ljungdahl, Van Diemen	7	12	12	7	13	8	59
3. Björn Otterberg, Merlyn Mk 20 A	8	11	--	8	12	--	39
4. Sven-Erik Hedman, Royale Rp 16A	--	14	11	--	--	--	25
5. Mats Lundvall, Titan Mk 6C	--	--	13	--	--	--	13
6. Christer Andreasson, Royale Rp 21	--	--	--	--	11	--	11

Formel Ford Kat. I

1. Mats Andersson, Hawke DI 19	14	9	13	14	14	14	78
2. Lars-Ove Andersson, Van Diemen	11	--	14	12	13	5	55
3. Bengt Ernryd, Royale Rp 24	12	8	11	13	10	--	54
4. David Andersson, Tiga	10	--	--	--	11	12	33
5. Rolf Johansson, Van Diemen	--	--	--	11	9	5	25
5. Anders Paulsson, Poker	13	--	12	--	--	--	25
5. Peter Sikström, Van Diemen	--	--	--	--	12	13	25
7. Kenneth Ryd, Royale Rp 24	--	--	--	--	--	11	11

Formel V 1300, 2 förg.

1. Christer Olsson, Vee-Max	--	9	9	--	--	9	27
2. Östen Ljungberg, RPB	--	--	--	9	9	5	23
3. Hans Edvinsson, Hansen	9	--	5	--	--	--	14
4. Björn Leufvenius, RPB	--	--	--	--	8	--	8

Formel 3, 1000 cc.

	Falkenberg 25/5	Karliskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinneulle 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
1. Carsten Frimodt, Brabham	--	--	5	--	5	--	10
2. Johan Gaimark, Kami F 3	--	--	9	--	--	--	9
2. Leif O. Jönsson, Titan Mk 4	--	9	--	--	--	--	9
4. Christer Lofthammar, Brabham BT 15	--	--	--	--	5	--	5

Formel 3, Kat. H + I

1. Richard Appelgren, March 753	--	9	9	9	9	9	45
2. Mats Haleen, Lola F-3	9	--	8	--	--	--	17
3. Francis Horn, Chevron B 38	--	--	--	--	--	8	8
3. Gabriel Wergeland, GRD 733	--	8	--	--	--	--	8

Formel Ford 2000

1. Johan Krondal, Sparton SF 79	8	--	11	7	9	9	44
2. Stefan Ohlsson, Sparton SF 79	9	--	14	9	--	5	37
3. Bruno Hvid-Nielsen, Reynard SF 76	--	--	12	8	--	--	20
4. Jan Hansson, Sparton SF 79	--	--	13	--	--	--	13

Formel 2, Kat. G+H+I

1. P. O. Söderberg, March F-2	9	9	--	9	9	5	41
-------------------------------	---	---	----	---	---	---	----

Nyare Std o GT bilar + Protot.

GT 0-1300 cc

1. Stefan Svensson, Abarth Scorpion	9	--	9	--	8	8	34
2. Gerhard Carlsson, Mini Marcos	--	9	--	--	9	9	27

GT 1301-1600 cc

1. Lars Sandblom, Lotus Elan	--	9	--	--	9	9	27
2. Bruno Olsson, SAAB Sonett	9	8	--	8	--	--	25
3. Jan Hellberg, Marcos 1600	--	--	9	--	8	--	17
3. Anders Sperber, Lotus Elan	--	--	8	9	--	--	17

Nyare Std o GT bilar + Protot

GT 0-1300 cc	Falkenb 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinneulle 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
1. Stefan Svensson, Abarth Scorpione	9	--	9	--	8	8	34
2. Gerhard Carlsson, Mini Marcos	--	9	--	--	9	9	27

GT 1301-1600 cc

1. Lars Sandblom, Lotus Elan	--	9	--	--	9	9	27
2. Bruno Olsson, SAAB Sonett	9	8	--	8	--	--	25
3. Jan Hellberg, Marcos 1600	--	--	9	--	8	--	17
3. Anders Sperber, Lotus Elan	--	--	8	9	--	--	17

GT 1601-2000 cc.

1. Marius Heggstad, MG B	--	9	--	--	--	--	9
2. Bosse Tinghäll, Porsche 914/6	--	--	--	--	--	0	0

GT över 2000 cc

1. Axel Ekman, Porsche Carrera	8	9	8	9	8	9	51
2. Pekka Nyström, Chevrolet Corvette	9	--	9	--	9	--	27

Std "72" 0-1300 cc

1. Håkan Lindevret, BMC Clubman	--	9	--	9	9	--	27
---------------------------------	----	---	----	---	---	----	----

Std "72" 1301-1600 cc

1. Martin Rasmussen, Ford Lotus Cortina Mk II	8	14	13	5	11	11	62
2. Bertil Carlsson, Ford Escort TC	7	12	12	5	9	10	55
3. Erik Berger, Ford Escort TC	9	5	5	14	14	5	52
4. Anders Persson, Ford Escort TC,	--	13	--	12	10	12	47
5. Peter Holmberg, Ford Escort TC	--	5	14	--	12	13	44
6. Anders Berger, Ford Escort TC	--	--	--	13	13	14	40
7. Ola Åkesson, Ford Escort TC	--	--	--	5	--	--	5

STD "72" över 2000 cc

	Falkenberg 25/5	Karlskoga 7/6	Knutstorp 19/7	Kinnekulle 16/8	Mantorp 29-30/8	Anderstorp 5/9	TOTALT
1. Magnus Paulsen, Ford Capri 3000	9	5	--	--	8	8	30
2. Fredrik Andersson, Ford Capri 3000	--	9	--	--	9	9	27
3. Kristoffer Lindquist, Ford Capri 3000	--	8	--	5	7	--	20

Racersportvagnar

1. Olof Wijk, Lola 380/Attila
2. Jan Wahlbeck, Lola 380

PRYLMARKNAD

Hela cirkusen är till salu

Volvo PV 544 Sport, Tävlingsklar, FIA-regad E-bil

Volvo PV 544 Sport, Renoveringsobjekt utan papper, + diverse reservdelar till PV

BMW -02, Renoveringsobjekt till Standard -72 (Std. Ny)

Volvo 142, Högerstyrd Standard 72 bygge (Std ny) + diverse delar till Volvo 142.

Fiat Ducato Maxi turbodiesel 1989, husbilsregistrerad.

Bålsta 1516 1981, Bilsläp 1500 kg

Nissan King Cab 4 WD 1988, nylackad, m. Dragkåpa och snöblad

Massor av delar

Sture Danielsson. Ring och hör, 016-519239 Dag, eller 016-515339 Kväll

Till Brabham BT 18, 4 st fälgar inkl 2 st hubbar fram, 6.000:-

Minilite fälgar, 2 st 9x13", PCD 3 3/4", 2 st 11,5x13", PCD 4", 5.000:-

MAE topp, downdraught, 2.500:-

MAE block, 109 E 6015B, obearbetat, 1.000:-

Dodge Van -88, mycket fin, f.d. orkesterbil, 8.500 mil, 65.000:-

BD(A-D) motor i delar, 711, siames eller BDG block

Torrsumppump, 5-port för 1,3 - 2,5 l motor, ny, 3.000:-

Thomas Henrysson, tel. 040-156929

Van Diemen 1978, Ram och kaross (ej nos)

Weber 32 DGV, Förgasare med man. Choke, bestyckad för Datsun 1200 cc

Weber 36 DCD, Fabriksny förgasare, bestyckad för Opel 1900 cc.

Peter Sikström, tel. 033-265513, el. 010-2836070

Ford Anglia Super 1200, tävlingsfärdig med FIA ID-handling kl TC 12

C-O Christiansson, tel. 0587-12792 dag, 0587 12958 kväll

RJ 500 1958, Midgetracer 500 cc, racefärdig med 2 st JAP-motorer med midgetcylindrar.

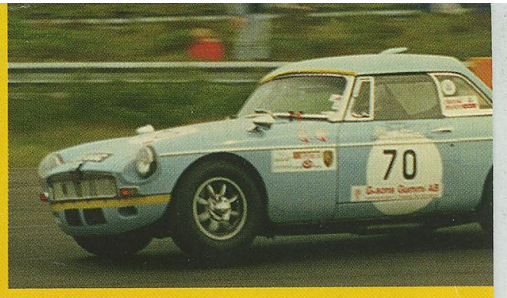
Carlo Eriksen, tel. 00947-69182535 eller mobil 00947-93404107

Till Ford Escort RS 1600 (BDA), Motor BDA, blueprintad, samt växellåda, högstbj.

Till Brabham BT 15-18, Fälgar 2st 7", 2st 9"x13", PCD 4"

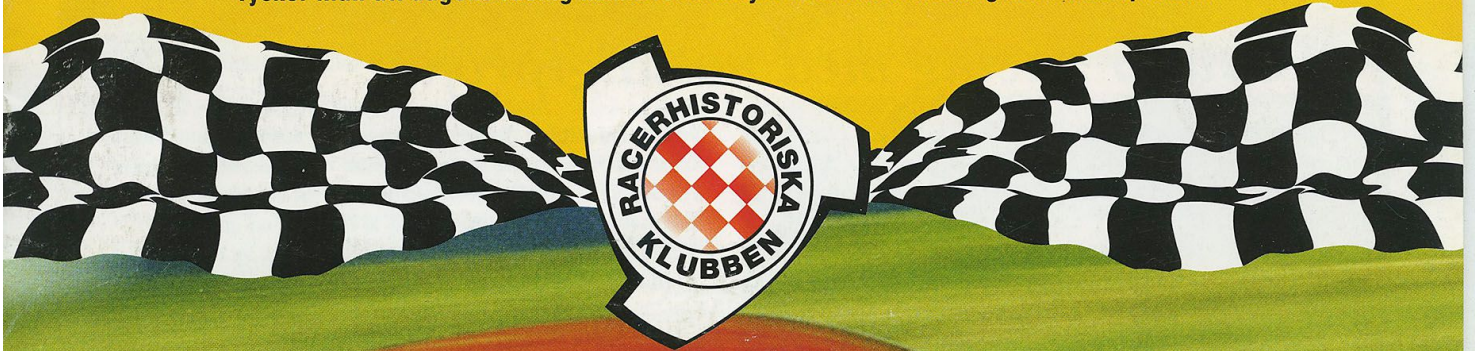
Revolutionfälgar, 2 st 7", 2st 9"x13" med 4" PCD och inklusive bultar.

Magnus Neergaard, tel. 040/495600



För dig som vill bevara och tävla med racersportens klassiker!

Det var bättre förr! Bilarna, förarna och körtekniken var oftast mera publikfriande på 50- och 60-talen.
Tycker man att dagens racing känns för anonym är historisk racing den rätta sporten!





Populär racing med nostalgiprofil

Historisk racing är idag den mest populära racingsporten i Sverige. När andra har svårt att få publik till sina tävlingar drar historisk racing i Sverige ofta runt 15.000 åskådare.

Racerhistoriska Klubben som organiserar den historiska racingen i Sverige brukar kunna räkna ca 200 historiska ekipage vid sina tävlingar. Detta gör att RHK och Svensk historisk racing står sig mycket väl i en internationell jämförelse. Något som inte minst bevisas av att RHK har förmånen att räkna några av sina medlemmar som europamästare i historisk racing. Sverige står också som värd för en årlig deltvälning i europamästerskapet för historiska racerbilar.

I Historic racing tävlar man med alla sorters racerbilar, från kultförklarade standardbilar via klassiska GT-bilar till de exklusivaste racervagnarna från Le-Mans och Formel 1. Oavsett om du vill tävla med en gammal Volvo Amazon, eller en exklusiv Maserati, är det möjligt i historisk racing. Att racerbilarna bevaras i sitt autentiska skick ser vårt historiska reglemente "Appendix-K" till.

För oss som är aktiva inom historisk racing är tävlingsmomentet bara en del av helheten. Den sociala gemenskapen på och vid sidan av banan är minst lika viktig, liksom forskandet i, och bevarandet av racerbilarnas historia. Så oavsett om du är ung nybörjare eller gammal racerstjärna, i historisk racing tar du aktiv del i racerbilens historia.



En historisk racerbil upplever du med alla sinnen!



VÅRA TÄVLINGAR

RHK-Cupen heter vår populära tävlingsserie för historiska racerbilar. Den körs över 6 deltävlingar på i princip alla de svenska racerbanorna. Beroende på vilken typ av racerbil

man vill tävla med, deltar man i något av RHK-Cupens 5 olika "heat". En kort beskrivning av de olika heaten får du här nedan:



"Standard -65" Detta är RHK's populäraste klass, både hos publik och förare. Som namnet antyder tävlas det här med standardbilar upp till 1965 års modell. Det är här du får uppleva de rafflande figtherna mellan 60-talets kultbilar som Lotus Cortina, Volvo PV och Amazon, små hundkojor och ylande två-takts Saabar. Precis som på 60-talet är det kamp om varje meter på banan. De tidstypiska racingdäcken borgar för eleganta fyrhjuls-sladdar genom kurvorna, precis som på den gamla goda tiden.



"GT/GTS" Sportbilar. Här tävlar man med GT-bilar tillverkade upp till 1965. Bilarna känner du igen från den klassiska racing-epoken under 50- och 60-talet. Porsche 356, MG, Jaguar E-type, Lotus, Alfa Romeo och Corvette Sting-Ray är några exempel på bilar i detta mycket populära och racingnostagiska heat. Det var egentligen med dessa tävlingsbilar som Racerhistoriska klubben tog form.



"Formel Ny" Här tävlas det med Formelbilar tillverkade mellan 1964 och 1979, därav namnet "Ny". Heatet innehåller de populära Formel Vee och Formel Ford bilarna, likväl som de potenta Formel 3 och Formel 2 racerbilarna. Här är heatet för dig som länge drömt om att få krypa ned i sittbrunnen på en riktig Formelracer!



"Formel Äldre" Vårt heat för de riktiga racerklassikerna. Som namnet antyder hittar vi här de riktiga 20- och 30-tals klassikerna som Bugatti, Amilcar och Bentley. De flesta tävlar dock med 50-talets charmiga "Halvpannor" D.v.s. 500 cc midgetracer. Äldre Formel Vee och Formel Junior är också vanliga i heatet. Det är lätt att drömma sig tillbaka till 50-talets Falkenberg och Karlskoga. Lukten av metanol gör sig påmind!



"Standard -72", "GT-Ny" och Racersportvagnar Det här är samlingsheatet för våra "nyare" racerbilar. Här tävlar egentligen tre olika klasser i samma heat. Det är den allt mer populära standardvagns-klassen för bilar mellan 1966 och 1972. Ford Escort TC, Volvo 142, Opel Ascona och Saab V4 är blivande klassiker som tävlar i detta heat. GT-bilarna i heatet är tillverkade mellan 1966 och 1977. Om du vill tävla med din sportbil, utan att förändra den till oigenkänlighet är detta klassen för dig! Tag din Porsche 911, eller MGB, sätt i en störbåge, fyrpunktsbälte och racerbilarna är klar! Är du lycklig ägare till en Lola T70, McLaren eller Lotus 23, tävlar du också i detta heat.



Här hittar du
Racerhistoriska klubben
och dess representanter

Ordförande:

Horst Brüning 08-7327233

Sekreterare:

Bo Lindman, 08-7989590

Kassör:

Gia Brüning, 08-7327231

Ansökan om medlemskap:

Bengt-Åke Bengtsson,
0346-17350.

Besiktningsmän

Staffan Lindberg 08-393344
L-G Widenborg 042-207433
Magnus Nilsson 0520-29534

Klassrepresentanter:

Förkrigsracers: Roland
Haraldsson, 0325-271 25

GT/GTS

Mian Jutterström, 08-7562835
Henry Andersson 0515-41120

Midget

Per Hågeman 040-911831

Formel Junior

Bruno Rösler 019-225618

Formel Vee

Åke Lindh 044-241510

Nick Tammemägi 0322-22109

Formel Ny

Björn Otterberg 0157-20100

Standard -65

Bo Lindman 08-7989590

Standard 72

Lennart Elofsson 013-297178

B-G Fritzon 0431-50063

GT-Ny

Pekka Nyström 042-133689

Racersport-vagnar

L-G Widenborg 042-207681

SBF

Svenska Bilsport Förbundet
08-626 33 00

Klubbens adress:

Racerhistoriska Klubben
Box 5189
S-121 18 Johanneshov



Börja tävla med historisk racerbil!

När du valt ut din egen favoritbil börjar det riktigt roligt! För att få tävla med din bil i historisk racing krävs att den följer det historiska reglementet, **Appendix K**. Detta är ett internationellt reglemente som säkerställer att våra racebilar överensstämmer med de som tävlade när bilen var aktuell på dåtidens racerbanor. I stort är den enda moderna eftergiften, de säkerhetsmässiga detaljerna som störtlåge, säkerhetsbälten och personlig säkerhetsutrustning. Här ställs samma krav som vid all annan "modern" racing.

För att anpassa din bil till historisk racing, krävs också att du har tillgång till bilens s.k. **homologeringshandling**. Ett dokument som biltillverkaren utfärdade, som detaljerat beskriver bilens tekniska specifikationer och för bilmodellen tillåtna förändringar. Denna handling kan oftast beställas från Svenska Bilsport Förbundet (**SBF**),

där du också beställer regleverket Appendix K.

För att undvika dyra misstag när du iordningställer din bil för historisk racing, rekommenderar vi dig att ta kontakt med RHK's besiktningsmän och klassrepresentanten för den klass du vill tävla i. De hjälper dig gärna tillräta med råd vid bilbygget.

När bilen är klar skall den registreringsbesiktigas och förses med en FIA handling, vilket är bilens legitimationshandling vid alla historiska racertävlingar. Denna besiktning görs av någon av RHK's besiktningsmän.

Visst ja, en **tävlingslicens** behöver du också! Förarkurser arrangeras vid de flesta av våra racerbanor, kontakta de lokala klubbarna eller SBF.

Välkommen ut på racerbanorna!

Denna folder är
framtagen i
samarbete med
följande
sponsorer:

Grafisk form

Frank & Co
Reklambyrå

Repro

Frank & Co
Reklambyrå

Foto & Text

Bo Lindman
RHK

Tryck

Rekord Offset
Stockholm