

RUTFLAGGAN

NR 4 - 89



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



BROMMA TEST

4/5

20/5

INSIDAN...

NORRKÖPING GRAND PRIX

RHK skall vid Norrköpings GP representeras av dels ett fint startfält G-bilar, DELS av en parad med ett representativt antal historiska racerbilar. För att sälja in alla historiska klasser till den publik och press som normalt inte kommer i kontakt med oss ber vi om största möjliga anslutning. För intresseanmälan/frågor ring Stig Johnson, tel 033-559 34. Klubbens närvaro kommer bl a utmärkas av lunchtält, presentationsskyltar mm.

YTTERLIGARE BREDDNIG!

Klubben har av MHS, Motorhistoriska Sällskapet i Sverige blivit inbjudna att samarbeta vid deras stora meeting på Taxinge slott den 3 Juni. Man kallar evenemanget "Motorhistoriska Dagen" och meningen är att bredda hobbyn och att samla dess olika grenar , för att dra nytta av varandra. I fjol var besöksantalet ca 4.000 st! RHK får så stor yta som vi önskar till vårt förfogande, vi skall bl a vara deltagare i Concours de Charme, uppvisning av ren.obj. pågående renoveringar och givetvis visa många snygga färdiga bilar. Hjälp till att bredda och presentera vår hobby för andra med historisk smak. intresseanmälan till: Erik Cyrus, tel 08-7701492
Mats Israelsson 08-7563915

10-ÅRSJUBILEET KARLSKOGA !!!!!!!

Under vårt 11:e verksamhetsår får vi till slut fira 10-årsjubileum, med en helhistorisk helg på Karlskoga-banan. Just att vi besöker Gelleråsen är ju extra kul eftersom vi inte varit där på ett antal år. VIK ALLTSA HELGEN 1-2 JULI!!! Klubben bjuder på anmälningsavgift, logi lördagsnatt för förare, middag dito kväll osv. En hög trivselfaktor är beställd, likaså bra väder, fin och delvis nylagd bana och ett hos alla gott humör. Våra MC-åkande kollegor i MCHK:s Racingsektion har lovat ställa upp med både spännande heat och stor publik. Anmälningshandling kommer i nästa Rutflagga.

Hälsar RED

INFÖR SÄSONGEN.

MANTORP 11/ 6-träning

Nu har det äntligen blivit klart med träningskörning på Mantorp 11/6. Denna möjlighet att även i år kunna sladda runt på denna trevliga bana MÅSTE utnyttjas av de som skall åka på Norrköping helgen efter och som tidigare inte lutat sig själva och sin racer.

För alla andra är det ett bra tillfälle att sortera ut bilen och bli lite mer varm i kläderna bakom ratten .

RHK har beställt bästa tänkbara väder och resten klarar vi säkert själva. Ta med familj och mekaniker så ska vi säkert trivas.

Vid denna träningskörning gäller samma säkerhetsbestämmelser som vid vanliga evenemang. Dock med det undantaget att bilarna ev kommer att indelas annorlunda beroende på hur många vi blir.

Väl mött med bil och glatt humör. Portarna öppnar kl 9.00

OBS! om du har en historisk racer som inte rymms i det historiska reglementet, så hör av dig till undertecknad, som skall försöka ordna så du kan testköra även denna typ av bil.

Per Norberg- tävlingssek.

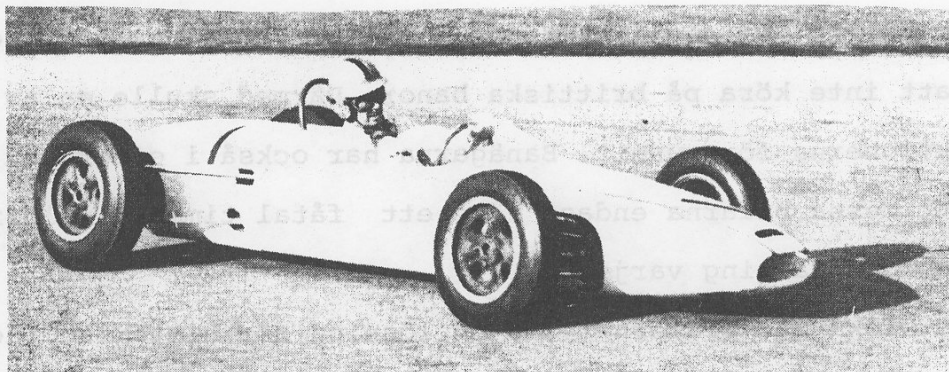
ANGÅENDE KLASSBLANDNING

RHK har beslutat att både heat 5 och 6 kommer köra tillsammans vid de evenemang som sportvagnsklubbarna ordnar. Vid våra egna möten kommer varje heat köra var för sig, om det finns tillräckligt med vagnar.

Detta betyder att en- och tvåsitsiga racersportvagnar samt övriga E och F vagnar i heat 5 kommer att köra tillsammans med de G-bilar som väljer att köra i Sverige.

Tyvärr är detta en nödlösning som kommer av att vare sig heat 5 eller 6 är självbärande enligt de uppgifter som inkommit till klubben. Om det skulle visa sig att detta antagande är felaktigt kommer heat 5/6 att delas, men det får vi väl se längre fram.

Per Norberg- tävlingssek.



DÄMPARREGLER PÅ ÖN...

Ljuddämpare:

RAC BACKAR EFTER KAMPANJ

RAC MSA backar i sina krav att vissa historiska bilar ska ha ljuddämpare när de körs på bana. I en kommuniké meddelar man att kravet ursprungligen kom från banägarna som nu bett RCA MSA revidera sitt beslut.

För följande bilar blir ljuddämpare bara en rekommendation:

Veteraner (byggda före 1905)

Edwardianer (byggda före 1919)

Vintage (byggda före 1931)

Post vintage Thoroughbred (byggda före 1941)

Historiska Monoposti (byggda enligt internationella formler för GP, Voiturette, F2, F3 och FJ 1931 - 1965)

Däremot måste följande bilar ha ljuddämpare efter 890701:

Thoroughbred Sportscars

Historic Sports cars

Post Historic Sports Cars

Post Historic Racing Cars

Historic Production Sports Cars

Alla monoposti från 1965 och framåt

För dessa bilar gäller att ljuddämpningen måste uppfylla

Regel QA.17 som innebär max 115 dBA 0,5 m från avgasröret.

Bakgrunden till att RAC MSA backat är en massiv brevkampanj från

dem som tävlar med de äldre bilarna. Hotet att en ERA, Maserati, Ferrari eller BRM skulle åläggas ljuddämparkrav har fått ägarna att lova att inte köra på brittiska banor. Därmed skulle en av de stora attraktionerna försvunnit. Banägarna har också i efterhand konstaterat att dessa bilarna endast körs ett fåtal timmar inklusive test, träning och tävling varje år.

Kan de kloka RAC-reglerna vara en lösning för historisk racing i Sverige? 115 dBA skulle kunna förbättra utbytet med briterna.

GE

Bromma-test

Bästa bröder och syster. Nu har du möjlighet att testa din racer under lugna former på Bromma flygfält. RHK har hyrt biltestbanan vid två tillfällena under försäsongen, nämligen 4/5 och 20/5.

De två träningarna är främst till för medlemmar, men andra som tänkt sig att gå med i klubben senare har också möjlighet att vara med om utrymmet tillåter mot en avgift om 100 kr.

Evenemanget börjar kl 10.00, men grindarna öppnas 8.45. Du kommer under dagen få möjlighet att träna starter, åka quatermile, skidpad och ev rundbana med slalom.

Medtag bransläckare om du har en dito lös hemma i garaget! I övrigt gäller: INGA HUNDAR, varma kläder, picknic-korg och annat du tror dig behöva för personlig trivsel.

När det gäller säkerhetsutrustning så skall du ha overall, hjälm och annan personlig utrustning som gäller vid race. Bilen ska gärna vara utrustad med bäge, brandsläckare och ljuddämpare.

För att lättast hitta till testbanan så siktar di in dig på den gamla kvarnen vid Bromma flygfälts utkant, jag tror mig veta att vägen heter Kvarnbacksvägen. (denna väg går mellan Brommaplan och Ulvsundavägen) När du väl hamnat på Kvarnbacksvägen så svänger du in mot flygplatsen och följer skyltar mot trafikövningsplats.

Se till att utnyttja denna möjlighet till test och fest i RHK:s regi, så kanske det går att repetera evenemanget vid fler tillfällen.

Väl mött. Per Norberg- tävlingssek.

SAC-CUPEN 1989--vad gäller

För att undvika besvikna och arga medlemmar i slutet av säsongen så skall vi klargöra vilka beräkningsgrunder som gäller i SAC-cupen denna säsong.

- 1, Om du kommer till start och bilen för egen maskin tar sig över startlinjen vid starten så erhåller du 5 poäng.
- 2, Segrare i varje klass (obs ej heat) får 10 poäng, därefter sjunker poängen med två för varje placering, dvs tvåan får 8 poäng, trean får sex poäng etc. Till dessa poäng-läggs de fem som alla får enligt punkt 1 ovan.
- 3, Ingen kan bli SAC-cupvinnare på grundval av poäng som samlats in under året, eftersom alla klasser inte har möjlighet att åka lika många gånger. Därför utser styrelsen, liksom förra året, en av klassegrarna som vinnare av SAC-cupen.

Det betyder att vi vid årets slut har 18 klassegrare, av vilka en kommer att utses till totalvinnare.

RHK hoppas att du inte blir mindre motiverad att delta pga detta.

Per Norberg- tävlingssek.

STORKOVAN FIN TILL SNABB DAUPHINE?

VIKTIGT MEDDELANDE TILL ALLA SOM TÄVLAR MED VOLVO-BILAR

Nu kommer Volvo tillbaka i svensk bilsport -som sponsor. Vid årsskifter beslöt Volvo Svenska Bil AB att satsa på en prispott, värd i runda tal 750.000 kr.

Pengarna ska i huvudsak gå till rallyförare som tävlar med Volvo (eller Renault) och kommer att delas upp på de olika bilsport-distrikten. Dessutom blir det separata prispengar i SM-serien, nationella klassen, SM i rallycross, SM i racing Grupp A/Volvo Turbo Cup samt en speciell tjejpott i rally.

Volvo har beslutat att prispotten gäller från och med i år -trots att DM-serierna redan startat i vissa distrikt. Därför behöver vi klubbarnas och distriktens hjälp att snabbt och effektivt sprida denna information till alla som tävlar med Volvo.

Utgångspunkten är att det blir en prispott i vart och ett av landets 12 bilsportdistrikt. Storleken på prispotten avgörs i grova drag av hur många Volvo-förare som finns i respektive distrikt samt på den verksamhet som bedrivs i distriktet.

Alla detaljer är i skrivande stund inte klara men i princip kommer prispotten att knytas till de DM-serier som körs runt om i landet.

Principerna blir desamma som gällde i Opel Cup -dvs det blir en stor prispott för alla som tävlar med Volvo eller Renault oavsett modell och trimningsgrad och förarlicens. Dessutom blir det i DM-serierna extra prispengar till C-förarna som alltså dessutom får en egen pott. (Motsvarar B- och C-förarcupen i Opel Cup).

SATSNING PÅ GRÄSROTSNIVÅ

Beslutet att gå in på distriktsnivå har fattats efter överläggningar med Svenska Bilsportförbundet. Merparten av pengarna går av naturliga skäl till den största verksamhetsgrenen: rally. Men en del av prispengarna avsätts också för andra ändamål. Det handlar alltså om en speciell prispott i SM för de förare som tävlar med Volvo eller Renault i Racing, Grupp A samt i rallycross.

VILLKORSLÖST

Prispotten kommer att utgå villkorslöst -förarna kan alltså tävla med alla typer av Volvo-bilar. Nya 240, äldre 140, 300-serien, R5 -till och med Amazon eller PV -det spelar ingen roll.

Prispotten är dessutom faktiskt, dvs den utgår efter Volvo-förarnas inbördes placering oavsett vilka placeringar förarna erhållit totalt sett i resp tävling. Prispotten delas ut efter det att respektive serie är färdigkörd och i samarbete med resp distrikt.

Prispengarna utgår i form av värdecheckar på resp belopp och kan användas i Volvo-handeln.

Detaljerade regler kommer inom kort att presenteras för de olika distrikten.

ADMINISTRATION

Arbetet med att ta fram regler och detaljer sköts av Carleric Johansson i Söderhamn, tel 0270-190 05. Kontaktman på Volvo Svenska Bil AB är Lennart Ström.



AUTOMOBILŮ VETERÁNŮ MISTROVSTVÍ EVROPY

Šampionát FIA

Pohár FISA a Trofej FISA



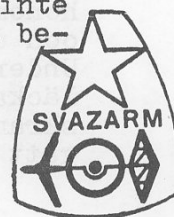
1988 års historiska säsong avslutades med tävlingarna i Most i Tjeckoslovakien. EM-säsongen borde jag kanske sagt, eftersom det faktiskt gått en del andra tävlingar efter denna. Tommy Brorsson hade tagit tillräckligt med points för att vara ohotad om EM-kronan, men i och med att Manfred Bode "förbarmat" sig om Lotusen inkl. släp efter Nürburg-ring, var resan ner ganska smärtfri. Således bar det återigen söderöver, och vi anlände ner till Kassel vid midnatt torsdag-fredag. Vi träffade en av Bodes anställda på upp-gjord plats, och han ville bjuda på kaffe på jobbet, vilket vi tyckte satt bra. Bode hade en fabrik visste vi, och följde efter genom en stor grind, som vi precis hann igenom innan den stängdes, och sen genom ett ingenmans land innan vi nådde en vaktkur, där vi genom vår väns hjälp snackades igenom. Innanför fanns ett stort fabriksområde. Det visade sig att man tillverkade krigsmateriel, men fikar smakade inte sämre för det. Mittemot kunde man i mörkret skönja siluetten av en ca 10 vån kontorsskråpa. Vi började då ana resurserna som konkurrenten Bode förfogar över...

Men vi måste vidare, och efter fikar begav vi oss till Bodes verkstad som låg i ett område med en hel del lättfotade damer. Manfred och hans bror hade en hel del fina bilar visade det sig, bl.a. en Ferrari 375 GT som fortfarande hade engelska skyltar. Vidare fanns där Austin Healey, Jaguar E, Lola MK II FJ, Cooper FJ, Lotus 17, och säkert har jag glömt någon. Nu skulle emellertid "ommys Lotus skiljas från sitt goda sällskap, och vi sträckkörde till den tjeckoslovakiska gränsen, där vi vilade vid den "sista" macken tills den öppnade. Så framme vid den tjeckiska gränsen fick vi köa innan vi släp-ptes fram till tullbyggnaderna där man tog hand om våra pass med färsk påstämplade sportvisa. Efter en stund kom det någon och sökte igenom bilen, och man lyste med ficklampor i Lotusens alla skrymslen. Konstigt nog kollade man inte vad för slags och hur mycket valuta man hade med sig. Vi fick tillbaka våra pass, och var åter på väg efter trekvart. Genom grå-bruna städer och byar i varierande stadier av förfall gick färden och efter ett par timmar närmade vi oss Most. Utanför staden passerade vi någon sorts gruva i öppen dager. Det var nog det största hål jag sett. Vi passerade utanför banan in mot staden där pappersexercisen klarades av på ett hotell. Så snart vi stannat överfölls vi av folk som ville växla och den yngre generationen som ville ha "Aufkleber", dvs. dekaler och liknande. Tommy hade några med sig som han delade ut, och på ett ögonblick var vi fullständigt omringade.

Vi lämnade så staden och åkte ut till banan, Autodrom Most som var en relativt modern anläggning, drygt 4 km lång, med en lång raka och någr knixiga och några halvkurviga avsnitt. Besiktningen beredde inga problem, och här träffade vi en del gamla bekanta, bl.a. Willi Blankevoort, utsänd av FISA som kontrollant. Willi efterlyste, och undrade varför inte fler svenska förare kom ner till Zandvoort. Kan det ha berott på ljuddämpningen, männe?



AUTOMOTOKLUB BAŇSKÉ STAVBY MOST



Det blev litet tid till träning på eftermiddagen också. Bode tog i så våldsamt att han for av och tryckte till bakändan på sin Lola Mk 1, men den snabbreparerades med tape. Efter träningen var där barbeque i depån, varpå kvällen avslutades i hotellets natt-club.

Lördag, och dags för den riktiga träningen. Bilklasserna hade slagits ihop till 3 race; ett för förkrigsbilar med mest långsamma bilar som Skoda cabriolet, och något snabbare BMW 327. Alla GT/GTS-bilar körde i ett race, och FIA och FISA klasserna i ett. Tommys klass hade annars fler anmälda än något tidigare race. Ovanlig bil här var en Skoda 1100 DOHC som inte var så snabb men inte helt långsam heller. Freddy Kumschick i en Lotus 27 FJ var snabbast, men Tommy fick näst snabbaste tiden före Eberhard Dollinger i en Elva Mk 7 TC. I Tommys klass var Dieter Schultz näst snabbast med sin Lola Mk 1. Bode hade också en bra tid, men drog av en drivaxel in till diffen, och den gick inte att tejpa ihop, och man hade ingen i reserv med heller med sig.

När vi servade Tommys Lotus efter träningen upptäckte vi att Lady Godiva, medaljongen som pryder ventilkåpan, hade hoppat av, varför Tommy och jag gav oss ut på banan med lånad mini-moppe för att sas. jaga kvinna på häst. Tyvärr hittade vi inte henne, men bland allt skrot hit tade jag två borttappade hjulbultar till Jan Lammerses Abarth 1000 som återgick till sin mycket förvånade ägare. Paradoxalt nog hände det också en Lotus Eliteåkare på -88 års Sportvagnsmeeting på Knutstorp att Ladyn hoppade av utan att återfinnas förrän långt senare då någon hittade "något engelskt", och per djungeltelegraf kunde återgå till rätt bil. Så Ni som har bilar med Coventry Climax - håll reda på era kärringar.

Stirling Moss' mekaniker gick hela eftermiddagen och väntade på att Stirling skulle anlända med flyg, men naturligtvis tog det längre tid än beräknat. Stirling var inbjuden som speciell hedersgäst och hade också begåvats med sitt speciella lyckonummer - 7 -, på Widin. Nu fick han till att börja med nöja sig med några snabba rundor med Bodes BMW M5, som fick visa vad den gick för. Det rök både här och där efter den resan.

Det visade sig även att Stirling fyllde 59 år, varför det blev ett förnyat firande på hotellets nattklubb. Undrar vem som betalade alla groggarna - jag gjorde det inte.

Söndag, och äntligen tävling. GT-racet var som vanligt en Lotus-affär med två Elaner i täten före en Jaguar E, och på 4:e plats kom en "häftig" Abarth Simca 2000 med 6-växlad låda och 58 (!) mm Weberförgasare. En riktig godbit, men som sagt, nöjer man sig "bara" med att vinna räcker en Lotus. En Abarth 1300 OT 1965 (?) vann lilla GT klassen, och en DKW Monza var "först bland de sista".

FIA/FISA racet inleddes med med en förarpresentation, och såsom hedersgäst fick Stirling Moss motta blommor mm. Racet hade utökats från 10 till 12 varv (= 50 km), så det fick bli en extra slurk i tanken. Kumschick tog starten följd av Tommy och Elvan, men bakifrån någonstans kom en Lotus F 3 med TC motor och lade beslag på andraplatsen. Tommy fick slita hårt med Elvan som körde förbi honom på den långa rakan varje varv, medan Tommy tog honom på de kurvigare partierna, och så höll det på varje varv, och det gillade publiken, för detta var det här racets fight. Under tiden togs en Tatra F 1 av banan pga. för mycket oljeläckage. Så - här det var två varv kvar - då började det att skramla i Tommys motor, och det var bara att bryta. Vevan hade gått mitt av. Man fick en känsla av att det var "Ladyn" som inte

godkände några extra rundor när hon inte fick vara med. Nu blev Gunther Schultz fräst i Tommys klass med Lola Mk 1 före Stirling Moss i Widin, Ken Rogers Lotus Eleven Ser 2, Leopold Schiewek Lola Mk 1 och Skodan. Vid efterbesiktningen visade det sig att Schultz hade en 1475 cc motor i sin Lola, varför han naturligtvis diskvalificerades, och således Moss blev rättmätig segrare i klassen.

Tråkigt att det skall vara så viktigt att vinna och framhäva egot att man skall behöva fuska för att uppnå detta. Här rör det sig ju inte heller om okunnighet om reglerna som ibland faktiskt kan vara rätt oklara. Det kan väl inte heller vara roligt och ge någon större glädje att vinna över kompisarna flera gånger när man VET att man fuskat.

I övrigt kördes historiska motorcyklar, och det var en hel del fina CZ ochh Jawa med DOHC i alla möjliga storlekar. Vidare hade Kumschick med sig några F 1 bilar som provades på banan till publikens förtjusning.

Vi tog farväl av våra vänner, för nu skulle det ju dröja ett tag innan vi skulle träffas igen. Full rulle hem. Inga problem med tjeckiska tullen. Denna gång tog det bara 15 min. De var kanske glada att bli av med oss, vad vet jag?

Per Hågeman

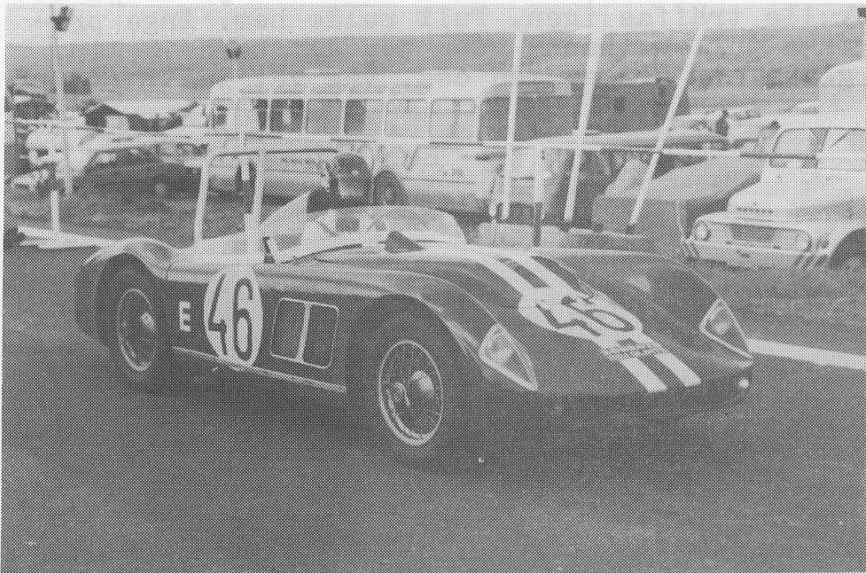
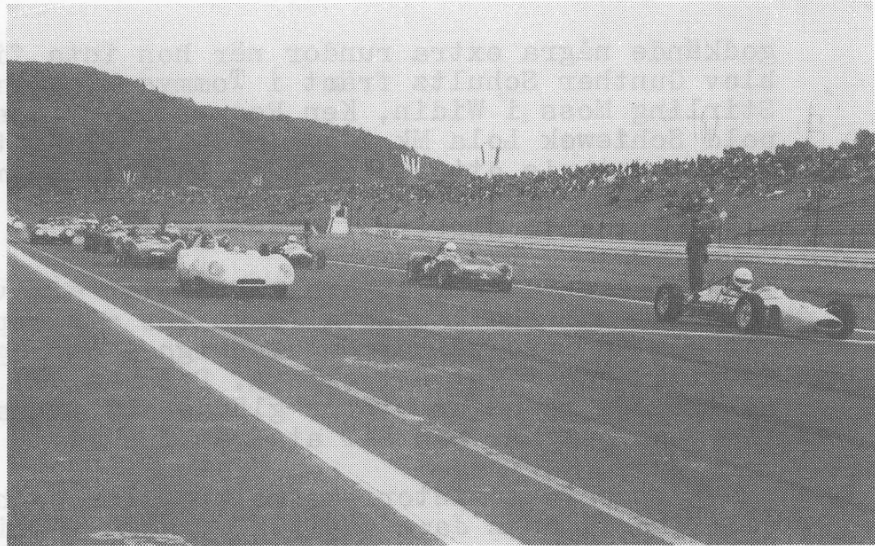


Österrikaren Horst Pichlers fina Atarh Simca 2000 med 6 växlar, och jättelika 58 mm Weberförgasare.



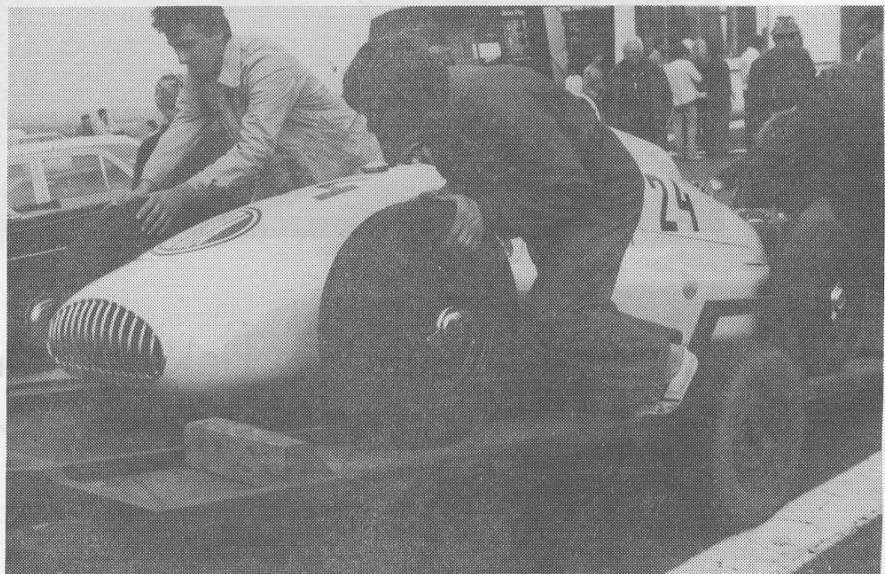
Start i det

kombinerade FIA -
FISA-racet. På pole
position, Fredy Kum-
schick med Lotus 27
EJ, och bredvid honom
Tommy B. Mitt
emellan. Eberhard
Dollinger, Elva Mk. 7,
som hade tredje tid.



Intressant Skoda 1100
racersportvagn från
1959. Motor med DOHC.
92 hk v. 7.500 RPM.
Dubbeltändning. 5-
växlad låda höpbyggd
med bakaxeln.
Torsionsfjädring fram
och bak. 11" alu-
miniumtrumbromsar fr.
o. bak. Ganska låg
rörfram med relativt
grova rör.
Vikt ca 550 kg.

"Tatra 607 monopost"
1950 enl. programmet, men
troligen av senare datum.
2,5 l. luftkyld V-8
motor försedd med
4 Weber dubbel fallför-
gasare. Effekt ca
170 hkr. Det var
skön sång i motorn,
men läckte för
mycket olja, och
blev svartflaggad.



STÖRST!

GT-GTS

			Karlskoga 1-2 juli	Knutstorp 22-23 juli	Kinnekuille 12-13 augusti	Falkenberg 2-3 september	Karlskoga 30 september	Västkuistolppet 8-9 juli	Newsrace 5-6 augusti	Teknikens Världs Sports Car Show 12-13 augusti
Bengt-Ake Bengtsson	Alfa-Romeo	1957	x	x	ev	x		ev	x	x
Erik Cyrus	Alfa-Romeo	1963	x	x	x	x	x	x	ev	
Lennart Henjer	Alfa-Romeo	1961	x	x	x	x			x	
Barbro Nivstrand	Alfa-Romeo	1961	x		x	x	x			
Jan Richter	Alfa-Romeo	1960	x	x	x	x	x	x	x	x
Björn Sandberg	Alfa-Romeo	1965	x	x	x	x	x			
Stina Widenborg	Alfa-Romeo	1961	x			x	x			
Gunnar Berger	Austin-Healey	1959			ev		ev			
Peter Kumlin	Austin-Healey	1960	ev				x			
Tord Ekegren	Lotus	1965		x		x			x	
Thomas Henrysson	Lotus	1965		x		x	x	x	x	
Mian Jutterström	MG	1963	x		x	ev	ev			
Bengt Aised	Porsche	1957		x	x		x	x		
Anders Carlsson	Porsche	1964		x						
Göran Larsson	Porsche	1965		x	x	x	x			x
Jonas Reinius	Porsche	1960	x	x	x	x	x			x
Per Rosendahl	Porsche	1959	x	x	x	x	x	x	x	x
Walter Rosenlechner	Porsche	1960	x	x	x	x	x			x
Jan Skoog	Porsche	1957	x	x	x	x	x			x
Leif Jönsson	Triumph	1958	ev				x			
Per Löveryd	Turner	1963	x	x	x	x	x	x	x	x
Pia Tigerschiöld	TVR	1960	x	x		x	x	x		
Ingemar Wittström	TVR	1960		x		x	ev			

ENKÄT RESULTAT GT/GTS

Detta är sammanställningen av den enkät vi har gjort bland förarna. Det är glädjande att så många tänker deltaga och inte minst att fyra tjejer finns med. Helt klart kommer detta att bli det största startfältet i den historiska GT/GTS-klassens historia. Tyvärr är intresset för att köra på Västkustloppet/Newsracet/Teknikens Världs Sports Car Show dåligt. Det kan givetvis bero på att tävlingarna kom väldigt nära respektive kolliderade med sportvagnsserien. För att köra i samband med en SM-tävling måste det vara 15-20 startande, så i år kommer det inte att bli något. Till många glädje har SSK lovat att GT/GTS-klassen får köra på Kinnekulle den 27-28 maj om vi kan få ihop ett startfält på 10-15 bilar.

Tävlingsprogrammet 1989 för GT/GTS-klassen får då följande utseende:

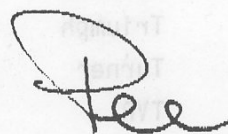
27-28 maj	Kinnekulle
1-2 juli	Karlskoga
22-23 juli	Knutstorp
12-13 augusti	Kinnekulle
2-3 september	Falkenberg
30 september	Karlskoga

NYTT FÖR I ÅR

Anmälningarna till respektive tävling skall vara Per Rosendahl tillhanda 3-4 dagar före anmälningstidens utgång. RHK kommer att göra en delbetalning av startavgiften direkt till arrangören. Resterande inbetalning får du själv göra vid ankomsten till banan. Detta gäller under förutsättning att du har gjort anmälan i tid. Har du inte anmält dig i tid får du betala hela startavgiften själv. Det lönar sig att anmäla sig i rätt tid, samtidigt får arrangörerna bättre kontroll på deltagarantalet.

Anmälan för GT/GTS-klassen skickas till:

Per Rosendahl, Sundsliden 3, 254 84 HELSINGBORG



SISTA SIDAN...

TILL SALU

LOLA T 290 1972, BMW, FG 400. J.Bonnier-köpt enl originalintyg från fabriken.

DULON 1972, FVA 1600, Colotti 6-vxl, alla ägare kända Gr 6-bil.

NSU Brixner 1965-69 ? 1300 cc, 130 HP, 2 karosser, mycket delar, Gr 6, Historisk!!

VERITAS F3 500 cc, JAP, extra vxllåda.

MARCH F2 1974, utan motor (BMW) med HEWLAND mk 9.

Alfa 1300 SS 1961, utan motor, orenoverad, ej mkt rost.

Fler på ingående, tex: Gebhardt Gr 6 -74, Sauber C2 1969, G.R.A.C 1970 mfl mfl.

H. Stammler tel 08-7478453 B
08-7150275 A

SÄLJES:

MINILITE-fälgar. 4 st nya 5,5" x 13" med 3 bulthål på 130 mm hcd passande bl.a. Renault! Kan även borras om till annan hålcirkel.

Kanske något för Historic Saloon?

KÖPES:

Kompletta årgångar av AUTOSPORT från 1960 - 1970

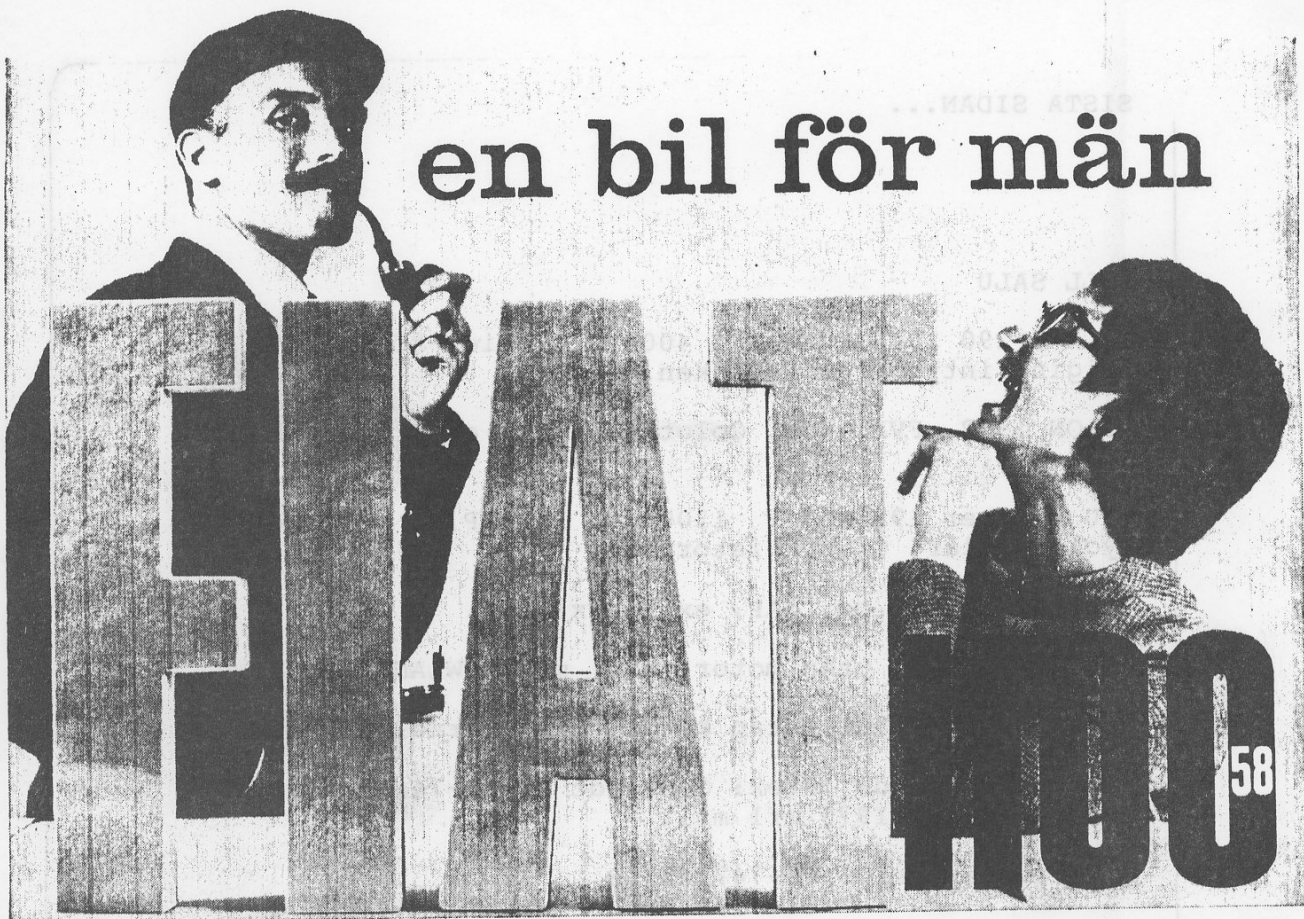
Svar till:

Per Haegermark, tel 031-28 26 91 kvällar

MANUSSTOPP FÖR RUTFLAGGAN nr 5 : 18/5
6 : 14/6 alt. 10/7



en bil för män



FIAT 1100-58 är en bil för män. Den är en bruksvagn — men ger Er sportbilskänsla när Ni sitter vid ratten. Den är en bil för hårt klimat och svåra vägar.

"Elvahundran" blir en bekantskap som Ni aldrig kommer att ångra att Ni har gjort. Den blir en förälskelse som inte en fästmö eller fru blir svartsjuk på, tvärtom...



FIAT 1100 — EN FIGHTER med riv i motorn, en toppventilare på 43 rejäla hästaf. I svåra backar ger de fyra växlarna det där "lilla extra" som gör att jag trivs. Jag kör den hårt och sportigt utan att se det på reparationskontot.



FIAT 1100 HAR TÄVLINGSBROMSAR. Man måste kunna lita på bromsarna. FIAT 1100 har hydrauliska bromsar på alla fyra, självcenterande backar och kylflansar på bromstrummorna.

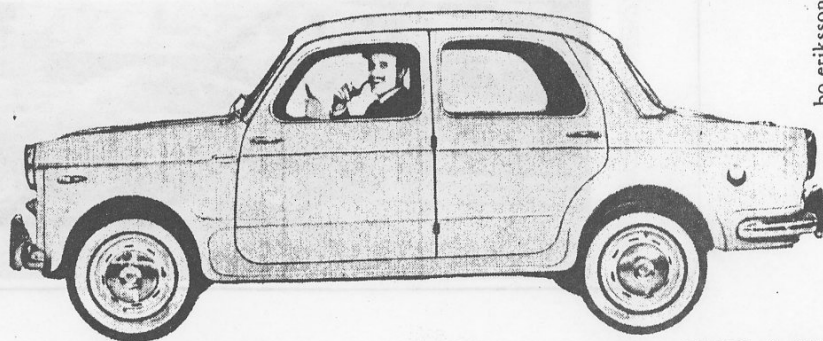


FIAT — EN VARM VÄN. I Sverige måste en bil stoppa för polarklimat, och FIAT gör det. Vad mer är, den startar i det också. Jag kan sedan köra i skjortärmarna i temperaturer kring — 30 grader.



TVÄTTBRÄDES VÄGARNAS AVSKAFFADE AV FIATs berömda fjädring med spiralfjädrar fram, dubbelverkande hydrauliska teleskopstötdämpare och krängningshämmare som jämnar alla vägar för mig och min bil.

FIAT
en bil för män
1100⁵⁸



bo erikssons

Ett världsföretag bakom varje FIAT