

# RUTFLAGGAN NR 5. 1990



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



CHAIRMAN'S MESSAGE

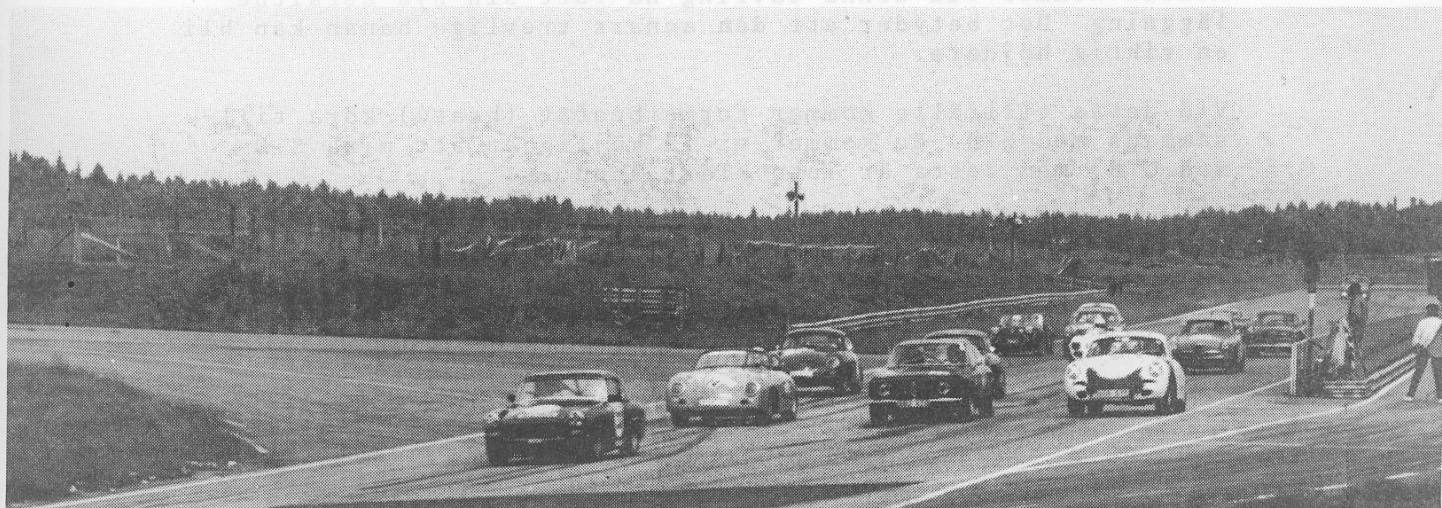
Så är det dags för Nürburgring och Oldtimer Grand Prix igen. Igår damp handlingarna ner i lådan, lite sent som vanligt. Anmälningstiden går ut 29/6. Den som vill åka och inte på annat sätt kommer över anmälningsspapper kan ringa till mig på tel 08/7554840 kväll eller helg så postar jag det hela. En kommersiell check på DM 300 skall inköpas och bifogas anmälan. Checken skall ställas ut på AvD Wirtschaftslienst GmbH.

Tänk på att ha medical card i ordning, samt givetvis bör ni kolla er egen personliga utrustning, hjälm och overall vad avser eventuella broderade märkningar. Ring exempelvis till Tommy Brorsson. Han kör ju internationellt varannan helg så han bör veta vilka krav man kan ställas inför när man skall besiktiga bil och utrustning.

Säsongen på hemmaplan är i full gång med Sturup- och Kinnekulletävlingarna avklarade. Succé hittills för GT- och stan dardklasserna vad gäller antalet deltagare. Vårt racingutskott och klassrepresententerna i en del övriga klasser får ta sig en funderare på hur vi praktiskt skall genomföra ex gammelbils- och G-heaten. I ett pessimistiskt scenario ser man gammelklassen så sakta tyna bort, en utveckling som ju påtagligt skulle urholka begreppet historisk racing. G-heaten har ju hittills varit väldigt splittat. Ett stort gäng kör regelbundet utomlands och de som är kvar hemma är ett ganska heterogent gäng, men förutsättningar finns väl ändå för ett svenskt prototypheat. Samling!!

Klubben har ju vid ett flertal tillfällen frekventerat Bromma trafikövningsbana, så även 19/5. Den 20/5 hyrdes banan av TR-klubben, och tyvärr inträffade då en otäck olycka där en bil voltade och t o m lär ha fattat eld. Föraren hade varken hjälm eller störtbåge i sin öppna bil vilket ju måste anses vara förkastligt. Nu lär han klara livhanken men det hela manar till eftertanke. Några inskränkningar i våra möjligheter att fortsätta med dessa övningar föreligger inte.

Ian N



## FÄVLINGSSEKRETERAREN INFORMERAR

Säsongens två första tävlingar är nu till ända. Dessa två evenemang har varit mycket lyckade med många bilar och täta fighter, samt inte minst viktigt- vi har alla haft det bra och trevligt.

Närmast på listan över evenemang står Falkenberg. Här blir det dags för gammelbilarna och heat 5-6 att visa vad de går för denna säsong. Du som inte kör skall naturligtvis möta upp på Falkenberg du också. Väl mött!

### RHK-cup

I nästa rutflagga kommer den första sammanställningen av läget i de olika klasserna. Anledningen att vi väntar med detta är att vi vill ha med alla klasserna i listan.

I STD börjar vi ana vem som kan vinna i de olika klasserna, men vi får väl se.

### JÄRVSÖ-BACKTÄVLING

Nu har styrelsen utsett vilka som får möjlighet att vara med detta år. Vi kommer att skicka ut ett separat brev till de lyckliga ordinarie samt deras reserver.

När det gäller boende i Järvsö kommer vi att tipsa de deltagande i utlovat brev, medan övriga som vill bevista detta exotiska evenemang ombedes kontakta ROGER GRIMMIS GRIMBORG. Annars går det bra att hyra någon stuga eller dylikt gm JÄRVSÖ kommun- ring nummerbyrå.

### MANTORP 25-26 augusti

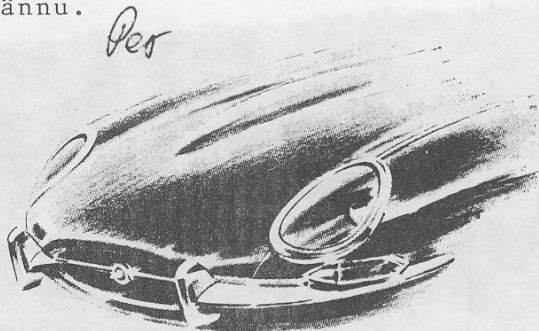
Det är ännu ett tag till det blir aktuellt att dra kosan mot Mantorp, men under sommaren går tiden så förb... fort. I slutet av denna tidning kommer du finna en anmäl. handling. SE TILL ATT SKECKA IN DEN SNARAST till Per Norberg.

De klasser som kommer att köra blir gammerbilar, GTS och STD. Alla klasserna kommer att köra på korta klubbbanan. Det bådär för spänning både bakom ratten och för oss på läktaren.

### KINNEKULLE 11-12 augusti

Kullen kommer vid denna tävling ha fått sin nya asfaltbeläggning. Det betyder att den annars trevliga banan kan bli en riktig höjdare.

Vid detta tillfälle kommer formelheatet (heat4) köra tillsammans med STD. Ev kommer vi få möjlighet att mixa STD med GTS, men detta är inte klart ännu.





# Racer Historiska Klubben

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

Det kommer in väldigt lite material som vi kan använda till rutflaggan, för klasserna A-D samt STD är det godkänt, men till alla andra klasser saknas det mycket.

Vem som helst kan skriva om vad som helst, huvudsaken är att det blir så stor blandning som möjligt. Vart har LEIF O JÖNSSONS skrivelser tagit vägen, Leffe har flyttat till skåne men det finns postverk även där. (bevisa det Leffe)

Klubbens besiktningsmän har mycket att göra just nu med alla besiktningar, men när det blir lugnare för dem hoppas vi få höra av dem med nyheter inom den historiska racingen.

Så lite nya medlemmar vi vill hälsa välkomna i klubben.

Namn	Adress	Post nr	Postadress	Tel. hem	Tel. arb	Nr.
CALDEBORG NIKLAS	STRANDGATAN 7	547 00	GULLSPANG	0551 - 211 90		410
KOLBORN GÖRAN	HANVIKSVAGEN 57A	135 50	TYRESÖ	08 - 742 72 70		408
LINDSTRÖM CHRISTER	ALVBROVAGEN 114	774 00	AVESTA	0226 - 538 61	0226 - 540 70	411
ZACHARIAS AXEL	ESSINGERINGEN 18	112 64	STOCKHOLM		08 - 40 96 00	409

FÖR MTRIALET TILL DETTA NUMMER AV RUTFLAGGAN VILL VI TACKA:

FOTO: ERIK CYRUS, KJELL WALLIN, PÄR HÅGEMAN.

ART : IAN NILSSON, PER NORBERG, LENNART HAAJANEN, PÄR HÅGEMAN.

## Testkörning Bromma

Den 2:a och 3:e testdagen på Bromma bjöd på fint väder för ca 30 st åksugna. Nämnas kan att Per Norberg med sin fina Ginetta G12 äntligen lyckades avverka mer än 3 varv utan problem (om vi räknar med alla rundpallar han gjorde så var det säkert 12 varv sammanlagt!). Per Lindqvists fina Ferrari kunde också beskådas och avverkade banan i mycket högt tempo med sitt klassiska motorljud (där ligger musikkompositörerna i lä).

Mian Jutterström försökte som vanligt (i lånad Midget?) nöta ut både bana och bil medan sambon Mats Israelsson tvådde sina händer. Dagen till ära skulle vi också enligt rykten äntligen få se ordföranden Ian Nilsson i sin "hårresande" Bizarrini men hej vad vi bedrog oss! Bilen blev stående på garageinfarten med vattenblandad olja och bedrövad ordförande. Skam den som ger sig, Ian! Vi väntar med spänning för nä'n gång måste det ju funka även för hr Nilsson. En annan intressant företeeelse var en FVee som for fram som ett skållat troll och bar sig minst sagt konstigt åt. Förklaringen fick vi då en högröd Hans-Peter Zolnier kliver ur med ett: "Det här var ju för f-n riktigt kul!" Kanske det blir ett byte från DKW till VW där? Det vore synd, för då får ju vi som kör standardbilar ingen nytta av våra rökvarnare!!

Börje Melin med sin snabba PV Sport som bättrat på väghållningen med kortare och hårdare fjädrar hade tagit hjälp av Stig Dahlman för testkörning. Tyvärr var fjädringsvägen inte tillräcklig och det slutade med hopslaget bromsrör över bakaxeln. Det är roligt att vi har möjlighet att testa våra bilar på Bromma men det har kommit önskemål om test på andra håll i landet, för alla bor ju inte i Stockholm med omnejd. Kom med förslag till din klassrepresentant eller någon i styrelsen så skall vi undersöka även andra förslag till testbanor.

Hälsningar från "Grimmis"

# STANDARDVAGNSSIDAN

Här kommer lite om KINNEKULLE 26-27/5

Vädret fint och mycket racing, vad mer kan man begära. En ny bil dök upp, det var Anders Weglin med en fin SAAB 96 som han dessvärre satte i däckstraven vid depårakan när han åkte på två hjul genom kivan nedanför läktaren under den första tidsträningen. Men med lite plåtarbete under kvällen fick Anders ihop bilen till Söndagens tidsträning där det visade sig att även framvagnen hade fått sig en smäll, det blev ingen bra debut för Anders men vi hoppas att han kommer igen till nästa tävling. En annan som hade otur var Jan Ove Johansson som hade anmält sig med en Volvo Amazon men inte fått tag i någon som besiktigade bilen, men det kommer att vara klart till nästa gång. Mera otur, Bengt Bengtsson körde sönder sin MB 220 veckan före när han körde en rallytävling i historiska cupen. Det var alla oturer. Så till de som hade tur och fick köra racet.

Naturligtvis måste det börja regna någongång under de 48 timmarna vi var där, men just när vi tog på oss hjälmarna och skulle köra ut till start var det ju inte helt nödvändigt, men det regnade i 2 minuter, exakt så mycket så man inte visste om det var halt eller inte.

Starten går, Sverre kom först under bron följd av mej och Roger (växellådan höll för Roger) sedan skiftade Sverre och jag plats ett par gånger i täten, Roger låg c:a 7 sekunder bakom och fick köra helt ouppvaktad in på en tredjeplats, efter Roger var det hårdare strid om placeringarna, Börje, Lasse, Johan hade en hård fight om 4-6 platserna till glädje för publiken. Christer som körde med en sjuk diff hade det ganska lugnt utan uppvaktning från Sven-Ola som fick kämpa med Nisse om att bli bästa tvåtaktare då Hasse Zolnir kört av en drivknut på träningen.

Ulf Lindberg, Magnus Nilsson, Gia Israelsson kämpade bra med bilar som inte är helt färdiga än, men det går fortare och fortare så de är på rätt väg.

PLAC	NR	NAMN	BILMÄRKE	KLUBB	ADRESS	TID/VARV
1	11	MATS ISRAELSSON	FORD CORTINA	BHK	DANDERYD	11.33.41
2	7	SVERRE LØCHEN	AUSTIN COOPER S	BHK	NORGE	11.33.73
3	10	ROGER GRIMBORG	LOTUS CORTINA	BHK	TÄBY	11.42.97
4	22	BÖRJE MELIN	PV 544 SPORT	HANINGE MK	ENSKEDA	11.57.40
5	28	LARS FRITZ	BMC COOPER S	BHK	ENSKEDA	11.57.82
6	16	JOHAN ÅLANDER	AUSTIN COOPER	BHK	ROSERSBERG	11.58.68
7	19	CHRISTER HAGBERG	VOLVO AMAZON	SEK	ENSKEDA	12.04.03
8	8	SVEN-OLA STENQVIST	DKW FL2	SÖDERHAMNS MK	SÖDERHAMN	12.35.90
9	21	NILS-OLOF JONSSON	SAAB 96 SPORT	STRANGNÄS AMS	STRANGNÄS	12.36.40
10	17	ULF LINDBERG	AUSTIN COOPER S	BHK	FÄRENTUNA	9 VARV
11	9	MAGNUS NILSSON	SAAB SPORT	BHK	VÄNERSBORG	9 VARV
12	12	GIA ISRAELSSON	BHM	SEK	TÄBY	9 VARV

Då jag är klasspappa för de historiska standardvagnarna får jag även ta hand om sådant som det diskuteras om angående spårvidd mm mm i Kinnekulle diskuterades:

Sven-Ola Stenqvist DKW För breda hjul  
Beslut efter besiktning av Staffan Lindberg. Bilen helt OK.

Sverre Løchen BMC Cooper S Fel spårvidd, fel insugningsrör, ej helt riktig ID handling  
Beslut efter besiktning av S.L. Bilen besiktigas helt före Mantorp med klar ID handling

Börje Melin Volvo PV För breda hjul, fel grenrör.  
Beslut efter besiktning av S.L. Antecknat i ID handling skall åtgärdas.

Nu vet alla det så inget behöver vara oklart, om någon har åsikter om något som berör detta kontakta någon besiktningsman eller undertecknad.

# STANDARDVAGNSSIDAN

MANTORP 25-26/8 kommer troligtvis att kunna visa upp det största standardvagnsheatet sedan 60-talet. Det var från början sagt att standardbilarna skulle köra sitt race på lördagen, men då det har visat sig att det är en för svensk racing stor och trevlig klass, kommer vi att få åka både på LÖRDAG och SÖNDAG. Hur det hela ska gå till är för tidigt att sja om redan nu då detta kom till min kännedom så sent som i går (3/6).

Troligtvis kommer det att bli något åt detta hållet.

LÖRDAG: Vi inom RHK ställer upp med c:a 20 bilar, tävlingsledningen väljer ut 15 Volvobilar från Volvo originalcupen som är representiva och smälter in bland övriga startande bilar. RHK har sagt ifrån att det inte får bli något folkrace av det hela, utan vi kommer att köra efter de regler som normalt gäller för den typen av racing som vi är vana vid.

SÖNDAG: Alla historiska bilar med ID handling kommer att få starta, sedan blir det de bästa ohistoriska bilarna från lördagens tävling som kommer med.

Det kommer att bli LÖRDAGENS tävling som räknas i RHK-cupen, naturligtvis är det endast bilar med ID handling som kommer att kunna tillgodoräkna sig poäng i cupen. STÄLL UPP OCH VISA ATT VI ÄR EN KLASS ATT TA PÅ ALLVAR NU.

KINNEKULLE 11-12/8. Det var en tävling som inte var med på våran lista för ett par dagar sedan, men då det nu visat sig att det inte blir så många som kommer att åka i Tyskland har vi fått ett tillfälle till att köra på KINNEKULLE, den tävlingen kommer ej att ingå i RHK cupen då det kan vara några som är nere och kör på ringen samma helg.

Vi hoppas att vi kan köra tillsammans med de GT/GTS bilar som inte är nere i Tyskland och kör, det har ju visat sig vid de två tidigare tillfällerna att det inte bara fungerar utan att det är en mycket bra lösning då bilarna är från samma tidsperiod. ANMÄLAN KOMMER I NÄSTA RUTFLAGGA.

DÄCK.....DÄCK.....DÄCK.....DÄCK.....DÄCK.....DÄCK.....DÄCK.....DÄCK  
Inför 1991 kommer endast DUNLOP RACING att godkännas för historisk standardvagnsracing. DETTA ÄR BARA ETT RYKTE SOM JAG HÖRT men ta det lite försiktigt om du tänker köpa nya däck, du kan spara många tusenlappar. Kolla först, handla sedan.

EN AV DE SOM FÖRESPRÅKADE STANDARDVAGNSRACING HISTORISKT FÖR 6-7 ÅR SEDAN Fyller 50 ÅR I AUGUSTI, VEM KAN DET VARA??????  
SVAR: HAN HAR R BYXOR.

BÖRJE MELIN har problem med grenröret till PV 544 Sport, samt dokumentation på fälgarna. Kan du hjälpa honom ring direkt till undertecknad vard, 07.00-19.00 på telefon 08/756 39 15.

JONNY LUNDBERGER vann sin klass när temet LUNDBERGER/WISELL premiärkörde den 27/5 i EM serien för historiska standardvagnar, REINE hade otur, drevet mellan motorn och växellådan sade upp sig på träningen, men det bådar gott inför Tyskland 12/8.

  
Mats Israelsson  
klasspappa

# GAMMELBILSIDAN

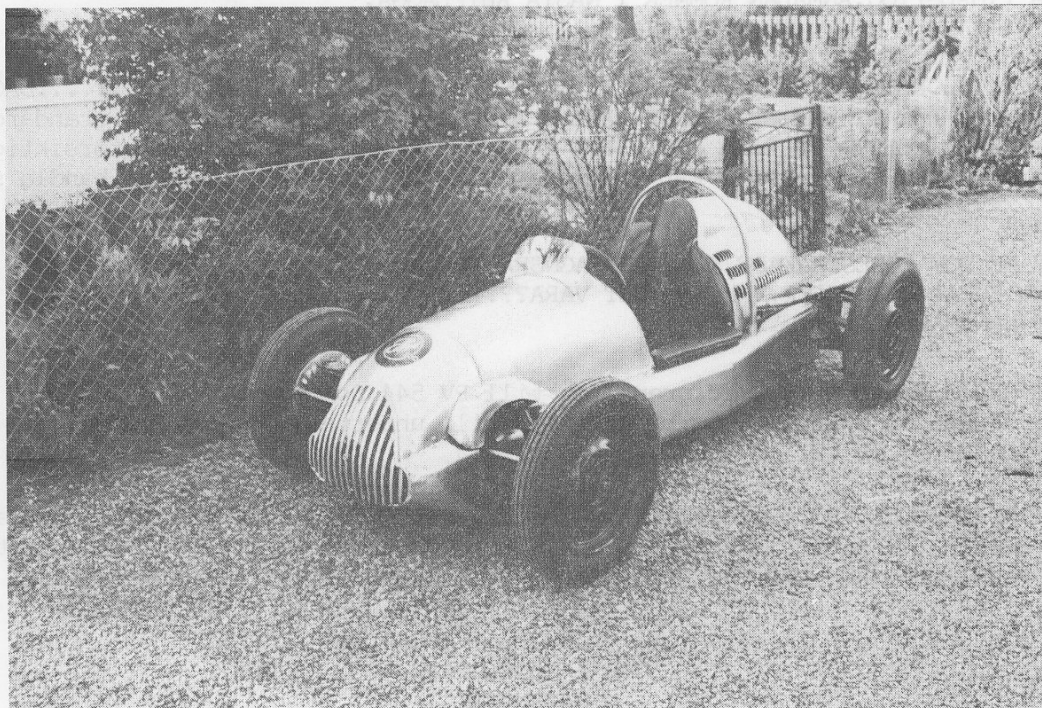
KLASS A-D MEST HISTORISK FÖR ATT DEN ÄR ÄLDST?

Det kan man fråga sig. Till det första racet för klass A-D (SVK-Falkenberg den 9-10 juni) har i alla fall anmält sig två nya ekipage: Håkan Sandberg från Ansl på JBS och Björn Leufvenius från Höllviken i Skåne på Effyh! Det bådär gott för säsongen - trenden från tidigare är att klassen växer håller i sig.

Håkans JBS är en mycket ovanlig formel 3-midjet typ 500 MkII som det skall bli intressant att studera. Björns Effyh-midjet är f.d. William Arnes maskin. Den ägs av Tekniska Museet i Malmö och har en Triumph-Speed Twin-motor (se bild nedan).



Vi hoppas också att Johan Wikström skall ställa upp med sin nyrenoverade Morgan 4/4. Det kanske blir efteranmälan för hans del till följd av att vagnen skrivande stund inte hunnit besiktigas.



# GAMMELBILSIDAN

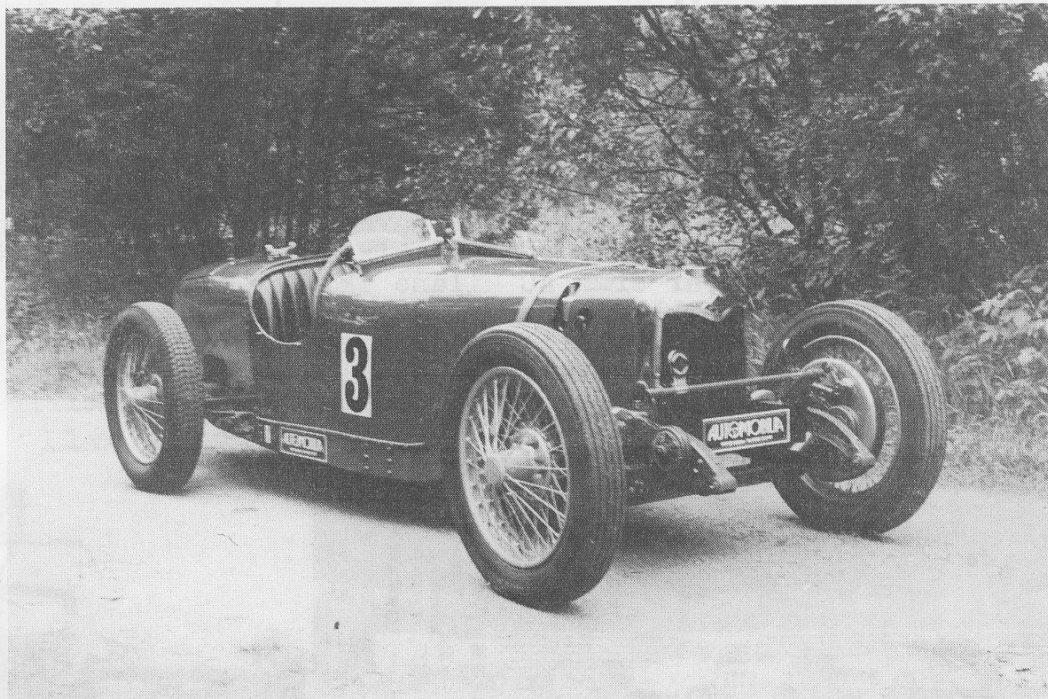
Vår norske medlem, Per Gjerdrum, har anmält sig och kommer med sin vackra MG typ K3, liksom midgetförarna Lars Håge man och Allan Göransson, båda på Swebe-maskiner, och Roland Haraldsson på Riley Brooklands (bilden längst ned).

Tävlingsprogrammet för i år blev litet inaktuellt återgivet i senaste numret av Rutflaggan. Kinnekulle 11-12/8 gäller inte för klass A-D!

Det som gäller (förutom SVKG-Falkenberg ovan) är:  
MGCC-Knutstorp 30/6-1/7  
Järvsö-backen 14-15/7  
RHK-Mantorp 25-26/8  
RHK-Anderstorp 22-23/9

Järvsö-backetävlingen, som vid ett planeringsmöte inom klassen tidigare i år rönt stort intresse, har hittills bara fått ett par förändringar. Visserligen finns det bara plats för tre eller fyra ekipage i vår klass, eftersom denna backetävling är "ny" och man vill pröva med mindre antal första gången. Men vi hoppas att några till skall anmäla sig!

*Kabningar!  
Bengt*





# A1<sup>a</sup>

## COPPA INTEREUROPA

CAMPIONATO D'EUROPA DELLA F.I.A. - TROFEO DELLA F.I.S.A.  
COPPA F.I.A. VETTURE GT STORICHE - CAMPIONATO ITALIANO

AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA - 13 MAGGIO 1990

Ny säsong - nya insatser. För Tommy Brorssons del betydde det en ny motor, som dock ej var helt klar i tid (känns det igen?), samt en ny transport bil. Efter att ha tröttnat på att folk från när och fjärran anmärkt på att det gått för fort med bil + släp (och det har även blivit dyrt), hade under fjoråret grott en tanke om att bygga en lätt lastbil för biltransport. En kapad Saab-Turbo var på tal, men det blev istället en nyare Transit som berövats på sitt flak och fått en "klassisk" påbyggnad av 60-talssnitt där tävlingsbilen står i "uppförsbacke". Under 1.95 i takhöjd och mindre än 6 m längd gör att man kör den som personbil på de flesta färjor. Pintomotorn har så försetts med kolvar, kam mm. från personmodellerna, vilket gör att man lätt marschar i 130 km/h, och då stor del av transportererna sker genom Väst-Tyskland så är man ju totalt sett "rätt" laglig.

Motorn, den nya, blev som nämnt inte färdig i tid. Toppen kom med expressändning någon timma innan vi körde, så vi tog grejorna med oss ner att ha i reserv om något skulle hända med den gamla motorn som hade över dussinet tävlingar bakom sig, och dessutom en söricka i blocket. Med Eliten lastad i sin nya grön-blå-vita Setrab-"livery", for vi så iväg söderöver. För undertecknad var det en ny resa delvis, och med många långa tunnlar genom massiven i Schweiz, den längsta genom S:t Gotthard var 17 km lång.

På torsdagkvällen var vi så framme till Monzabanan som ligger inne i en stor park som ligger i staden alldeles norr om Milano. Sedan vi lastat av och kollat in läget på platsen for vi in i stan och åt en pizza. När vi kom tillbaka var det lördags. Jag hade förstästs glömt tältet, så Tommy låg i bilen, och då det var riktigt varmt, låg jag i sovsöcken under bar himmel till ackompanjemang av fladdermössens underliga vislande.

Fredag morgon. Tommy går till sekretariatet för att erlägga anmälningsavgiften. Den uppgår till hela Lit. 347.500, och även om vi är vana vid att en lire inte är så mycket, så blir det i alla fall motsvarande Sek. 1.840:- vilket är väl saftigt. Om "utvecklingen" fortsätter är det väl snart bara youppissar och direktörer med bilen på firman som har råd med historic racing. Besiktningen sköttes av fyra herrar från AC Milano iklädda röda slipsar ljusblåa skjortor och mörkblå blazrar, så det blev inga större djupdykningar, utan mest kontroll av identiteten av bilen och ID-handlingen. Roberto Causo övervakade det hela, och tyckte inte att Tommy skulle ha NACA-duct på huven, eftersom han var tillräckligt överlägsen ändå. En något underlig inställning.



Ovan: En italiensk Amazon jagar en italiensk Saab Sport (Alfa Romeo Giulia) och Fiat Abarth 1000 TC.  
T.h.: Modifierad Lotus Cortina.

På förmiddagen hade man även fri träning, men då man ville ha ytterligare 500:-, kronor alltså, så var det naturligtvis inte alla som tränade, och ej heller Tommy. På eftermiddagen var det emellertid officiell träning i de olika GT klasserna. Tommys förmodade värste konkurrent i klassen, holländaren Hans Hugenholtz var också på plats - men det var inte hans bil. Mekarna kom inte förrän på kvällen, men Hugenholtz skulle få göra sin "pliktränning" följande förmiddag. Tommy var, som vanligt snabbast med 2.21,90 med tysken Manfreda Bode i en annan Elite nästan 7 (!) sek. efter på andra plats. Nästa man kom ytterligare nästan 8 sek. efter, så nog gick det fort alltid.

På lördag var vi "lediga", men Hugenholtz skulle göra sina obligatoriska rundor på förmiddagen så vi tänkte kolla hur han körde, och det gick fortare och fortare, och till slut var han nere i 2.23,47, så vi blev nästan litet nervösa, men å andra sidan så var hans tid en "förmiddagstid", och de är i regel bättre, och dessutom tränade han ihop med snabbare bilar, och slapp köra runt rörliga chikaner. Han skulle ju dessutom stå sist i ett stort startfält på närmare 30 bilar.

På eftermiddagen kördes två entimmarslopp för saloonbilar, ett för bilar under 1.300 cc och ett för över, med olika klass och åldersindelningar. Två förare körde var sitt pass i varje bil. I det första racet var de bägge deltagande hundkojorna överlägsna och italienarna Cantera/Giuliani vann med 0,28 sek över O'Connor/Cox från Australien, vars bil f.ö. nästan var en kopia av den svenska "Brevlådan" vad målningen beträffar. En Alfa Giulia 1300 och en Lancia Fulvia följde på stort avstånd. I underdivisionen till 1.100 cc var tre Abarth 1000 TC i topp och bland de gamla var Alfa Giulietta TI allenarådande i stort antal. I det andra racet, för de stora bilarna, var det många olika märken som vi inte är så vana vid här hemma, Alfa Gta och 2600 Sprint, BMW 1800 Tisa, Ford Mustang och flera Fiat 2300S Coupeer, vilka alla lustigt nog var utrustade med fälgar från Volvo 142 eller 740. En Gta tog ledningen, men efter halva distansen började det ryka blått och en Cortina Lotus tog över och vann det 35 bilar starka fältet. Tyvärr fortsatte träningens trend med att skrota bilar, och nu blev en Cortina Lotus i behov av en ny kaross. Om man tittar på reglerna så var man noga med förgasare, hjul mm, men däremot verkade det fritt att låta på hyvar och luckor genom att ta bort invändiga förstärkningar. Och en Lancia Fulvia Coupe får man väl inte åka med om man skall hålla på gränsen efter 1965?

På eftermiddagen hade man också en auktion med samlarbilar och "automobilia". Man lär inte ha sålt så där många bilar, men racer-afficher gick tydligen för rätt höga priser.

Tommys race var det första som gick på söndagen, redan halv 10. Men det var i alla fall bra, då det inte är så varmt då. Det hade regnat på morgonen så man hade två uppvärmningsvarv. När man så ställde upp till start, placerades Hugenholtz i den 2:a startrutan. Döm vår och många andras förvåning. Tydligen har man låtit hans tid gälla, trots att den satts vid andra förhållanden än för de övriga. Om det gällt ett club-race, kompisar emellan så hade man kanske förstätt, men här var det ju ett internationellt mästerskapsrace där allt annat är så illa noga. Ofattbart!

Tommy tog emellertid starten, följt av Hugenholtz och Bode och hela Alfaarmadan. Tommy drog ifrån, men snart började varvningarna, och när



Tommy jagar Hugenholtz.

Tommy skulle köra förbi fyra vilt kämpande italienare i sina röda bilar, i en dubbelchikan, gick inte detta, utan han fick vänta en bit ut på rakan, och då var Hugenholtz ifatt. Han hängde nu på som en igel. Samtidigt visades en vit/svart diagonalt delad flagga med Bodes nummer (Handen på hjärtat; vad betyder det) Han hade fått en varning för att han varit ute i sanden i en chikan, men dumt nog saktade han ner, och gick sen i depån, varför vi manade på honom att fortsätta, vilket han gjorde, men många bilar hade passerat. Man behöver alltså inte gå i depån för att "ta emot" varningen. Nu var Hugenholtz på bettet, och gjorde en djärv förbibromsning i ingången till Parabolican, och Tommys maskin föreföll också litet trött, då den inte hängde med i slip-streamen. På sista varvet var Tommy rätt nära igen när de gick in i chikanen efter rakan, men sen att köra förbi är en annan sak. Ven spännande var det! Så kommer då Tommy först ut på rakan. Ensam! Vad har hänt? Jag skulle ta en målbild, men det blev inget av det i all förvirring. Det visade sig att Hugenholtz gått för hårt in i en chikan och sladdat ut mot "Curbsen" och sen hade bilen gått över banan och in i armcoräcket på andra sidan, varpå den tog ett skutt på 1.5 meter upp i luften för att landa på hjulen igen. Bode som kört upp sig tog 2:a platsen före segraren i klass G1 Elviro Govoni i Alfa 1900 Cs, som kan bli svår i kampen om den totala GT-EM segern. Efteråt prisutdelning med pokaler, blommor, skumpa och nationalsång, dock ej Du gamla du fria, utan någon annan förmodar jag.

Så följde "356" klassen ihop med "SWB" klassen, och av den senare modellen fanns inte mindre än fem bilar representerade, och av dessa vann Lindsey Owen-Jones före Stefano Violati. 356 klassen vanns av en Alfa Romeo 1900 Ss. Intressant Porsche-novelty var att Technomagnesia tagit fram magnesiumfälgar i 356-design. I Elanloppet vann som väntat Innocenti före ytterligare en Elan och en Abarth-Simca 2000 som trea. En Porsche 911 gick in som 5:a.

I middagspausen hade man uppvisning med allehanda moderna historiska F-1 bilar. Här fanns så nya bilar som 88-89 års Coloni, Osella och Eurobrun, men dom var kanske redan historiska jämfört med konkurrenterna när de var nya.

I största "nya" GT-klassen vann "Amphicar" med en Jaguar E före en Corvette Sting Ray. I FIA Championship G1-G3 vann Steve Griswold i en Cooper Climax T53 före Vittorio Megri Brabham. Bland sportvagnarna vann en Lotus 23 före ytterligare två 23or och David Piper i Ferrari 365 P2 (med P3 kaross). Bland de äldre sportvagnarna vann Sid Hoole med Cooper Monaco. Här fanns även äldre PJ med Stanguellini, De Sanctis, Volpini och allt vad de nu heter.

Tyvärr var det dåligt med svenskar på Monza, men Peter Lindkvist sågs i alla fall spana in röda bilar, och vår svensk-schweiziske vän James Berggren skulle ha deltagit med sin Bentley, men hade råkat ut för ett elakartat diskbräck, tyvärr.



Ovan: Grann Maserati 300S; dock ej oslagbar.  
T.v. Peter Hannens fina Cooper-Climax T51, med vilken han blev 3:a.

## KÖPES

Grenrör till VOLVO B18 Sport.

Måste vara klassad till PV 544.

Även tips är välkomna.

Börje Melin, Skönviksv.224, 122 42 Enskede 08-812492, 010-782301

-----  
Halda Tripmaster, Halda speedpilot eller Tripmaster. Allt av intr.

Mikael Högström Kapellv. 5, 122 31 Enskede 08-593884, 7962455

Växellåda till Lotus Cortina. Även defekt eller i delar.

Mats Israelsson 08-7563915, 08-7562835.

-----  
5-växlad Hewlandlåda till min Lola FJ. Även defekt eller delar.

Horst Brüning 08-806250, 08-7327231

## Race Kinnekulle Ring 1990.05.27

Ett av heaten vid årets premiärtävling på Kinnekulle Ring, förresten den sista innan den nya asfalten, blev formelbils-heatet. Efter alla diskussioner om att dela upp heatet för att få plats åt alla, var startfältet en besvikelse.

Tävlingen blev dock spännande och ett antal fina fighter utspelade sig lite varstans i fältet. Förutom 2 stycken 1600 cc F3or fanns det 1 1000cc F3, 4 st Formula Ford och 3 st FV.

Utförlig rapport kommer i nästa nummer av Rutflaggan.

## RESULTAT TÄVLING HISTORIC HEAT IV

### KINNEKULLE RING

10 Varv

1990-05-27

PLAC	NR	NAMN	BILMARKE	KLUBB	ADRESS	TID/VARV	HAST. Km/h
1	47	PER ERIK SYVERSTAD	GRD F3	RHK	NORGE	10.30.28	118.23
2	40	ARVE YTTERDAHL	GRD 373	SSK	NORGE	10.35.29	117.30
3	59	PER-OWE SÖDERBERG	LOTUS FF	SSK	LAXA	10.46.43	115.28
4	33	JAN MOHLIN	SWIRE F3	RHK	AHUS	10.46.80	115.21
5	69	ANDERS LINDSKOUG	LOTUS B1 FF	RHK	HELSINGBORG	11.00.72	112.79
6	55	KENT AKERSSON	MERLYN MK20	RHK	AHUS	11.23.81	108.98
7	70	AKE LINDH	LS4 FV	RHK	AHUS	9 VARV	---
8	72	KENT BAECK	RSM TASC0 CAR	RHK	AHUS	8 VARV	---
9	71	LENNART MATSSON	KAROLIN FV	HYLLINGE MS	AHUS	8 VARV	---
10	65	CHRISTER LOFTHAMMAR	DULON FF	RHK	JÖNKÖPING	3 VARV	---

## SÄLJES

Fiat Special FJ 1960.

Bilen är byggd i Nora och har tävlat på Gelleråsen åren 1961-63. Den är uppbyggd med ett mycket bra rörchassie samt har aluminiumkaross. Bilen är under renovering, mycket arbete är gjort. Chassiet står på hjul. Renovering av bromsar samt hoppsättning av motorn återstår. Bilen är komplett. Priset är 48.000.-.

Karolin FV 1965.

Detta är enbart ett rullande chassi. Karossen fattas. Bra renoveringsobj. 3800.-

Veeva FV 1966

Ett komplett obj. som är mycket lättrenoverad. 8000.-

RSM FV 1975 1300

Supertrimmad fullt körklar, utrustad med halonsläckare, sexpunktsbälte, Bra däck. 25000.-

Bert Lehnberg

Box 3012

611 03 Nyköping

0155-12463, 26044

Mallock U2 Mk 20B 1978

Rejäl, konkurranskraftig, engelsk clubmansbil.

Egen prisbedömning i 1990 års sportvagnserie. Tillfälle.

Per Broberg

Åkerövägen 13

262 62 Ängelholm

0431-20262

Alfa Romeo Guilina TI 1966. Fint och komplett standardvagnsobjekt. Nästan rostfri, behöver lack och motorrenovering. GTA-fjädr. Motor Guiletta Sprint 101-serien. Kompl. för renovering. (ev. 2 st. 1300cc). Även 1600 motorer, de flesta tidiga 105-serie.

Eric Cyrus, kvällstid 08-7700968



# STOPP OCH LÄS

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

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

## Säljes

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

namn .....  
adress .....  
postnummer ..... postadress .....  
telefon .....

## Köpes

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

namn .....  
adress .....  
postnummer ..... postadress .....  
telefon .....

## Bytes

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

namn .....  
adress .....  
postnummer ..... postadress .....  
telefon .....