

RUTFLAGGAN NR 5.1991



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

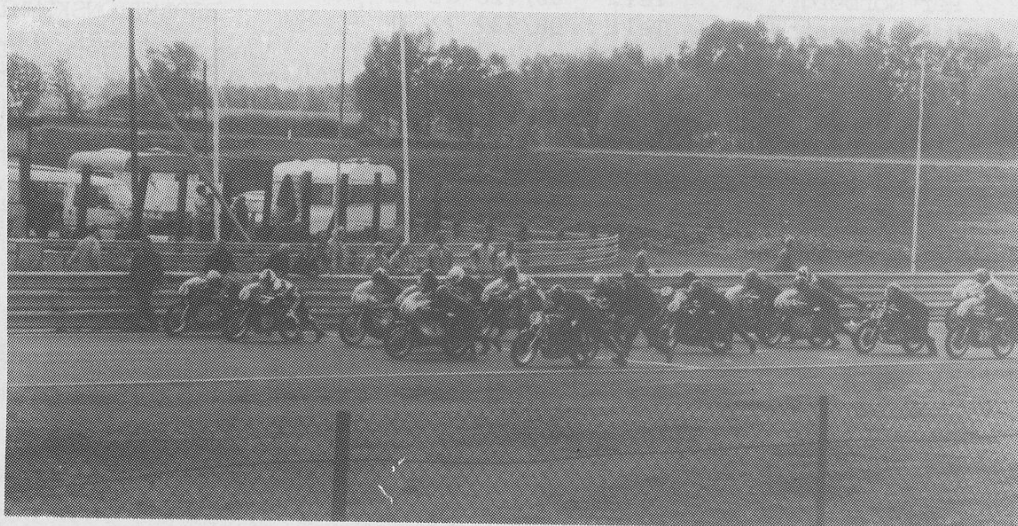


Glad
segrare
Allan
Göransson

Foto
Micke
Jakobsson

MC-start
på
Falkenberg

Foto
Johan
Alander



LITE AV VARJE +++++

Så har då säsongen 1991 startat ordentligt med tre race avverkade redan. De flesta racers verkar ha det riktigt trevligt trots de bistra tiderna, ekonomiska alltså.

Årets första helhistoriska möte har avhållits på den trevliga Falkenbergsbanan. De sanitära faciliteterna kanske inte är de bästa men som någon sade " Vi har väl inte åkt hit för att sitta på muggen".

Falkenbergsracet hade lockat ca 65 bilar till start. De som kom fick en trevlig helg med mycket gemyt. Nytt för oss racerhistoriker var det att samköra med gamla racer-motorcyklar. Detta gav ett nytt klientel (positivt) med svarta läderoveraller och glatt humör.

Motorcyklarna körde två raceheat och ett uppvisningsheat. Jag måste nog tillstå att dessa IT-fantomer var minst lika trevliga att betrakta som våra egna. Det är nog fler än jag som tittade lite extra på den HD 1200 cc som tog hem stora IT-Klassen. Nu är det bara att se fram mot nästa samarrangemang med MCHK.

Hur var det RHKS racers då? Ja, de flesta klasser var riktigt hyggliga.

Heat 1 hade tyvärr inte fått fart på fler än tre vagnar, så vi hoppas att fler har tillfrsknat till nästa evenemang. Extra oturligt var det att Bengt Frelin var tvungen att avsluta racet i ett rep efter bärgningsbilen.

Heat 2 var GT-klassen som i år verkar riktigt lovande. Med två Lotus Elaner i startfältet stod det relativt klart att någon av dessa skulle ta ledningen, men Berlin på OSCA över-raskade med att ta ledningen, men hade oturen att hamna på en jordvall vilket gjorde att bilen vände sig upp och ned. Lyckligtvis kunde Berlin ta sig ur bilen oskadd.

GTS-heatet visade i övrigt upp ett varierande vagnmaterial. Här fanns en trevlig Spitfire, Maserati, TVR, Alfa mm. Stina Widenborg hade hittat storformen igen och gick segrande ur "tjejkampen". Men, var är alla 356:or?

Heat 3, standardvagnar, visade som vanligt upp ett imponerande startfält. Cylindervolymerna varierade från närmare 5 liter till 0,7 liter (Ford Falcon respektive BMW 700). Racet var uppdelat på ett kvalificeringsheat och ett avslutande race. Några av förarna som vanligtvis startar relativt långt fram fick pga omkörning under gulflagg starta längst bak. Aja baja! Som vanligt fick vi som tittade på racet vårt lystmäte till-godosett med flera täta fighter på olika nivåer i heatet.

Heat 4 hade samlat 8 formelbilar av nyare slag. En synnerligen läcker Lola formel 2 visade sig för första gången i racerhisto-riska sammanhang. Trevligt var det att i depån spankulera och titta på de fina renoveringarna, vilka på racerbanan visade sig vara mer än bländverk. Bilarna gick mycket kvickt.

Heat 5 samlade hela 21 bilar till avslutande race på söndagen. Detta måste vara det störta formelvagnsheatet i RHKS historia.

En blick i resultatlistan visar att FJ är snabba, men att det går att åka mycket kvickt med FV och F3 500cc också.

När det gäller F3 500 cc så kan vi stoltsera med att ha flest bilar på racerbanan i hela världen när det gäller modern tid. De antal bilar som dök upp på Falkenbergssbanan klarar de inte av att få fram i England. De" ni.

Ett stort tack till alla som gjorde Falkenbergstävlingen så trevlig som den blev, inte minst SMHI.

JÄRVSÖ

I år blir det åter uppvisningskörning i samband med back-SM i Järvsö. Eftersom Backtävlingen körs samtidigt med Knutstorps sportvagnstävling är ju vissa klasser upptagna, men det skall väl väl inte vara några problem med att få ihop de 20 deltagare som tillåts.

Vi har bestämt att så många som möjligt av de som körde förra året skall ha förtur. I övrigt gäller: Först till kvarn...

Anmälningssblankett finner du på annan plats i Tidningen.

KNUTSTORP

Möt upp till det helhistoriska racet på Knutstorp. När du får tidningen i din hand har anmälningstiden gått ut, men det finns alltid möjlighet att efteranmäla sig.

Ställer du upp i år kan det mycket väl hända att vi har ett Europamästerskap för historiska bilar i Sverige 1992.

Har du frågor så kontakta Ian Nilsson eller Jan Tromark.

Kör så det ryker

Per Norberg



Diese junge Dame demonstriert mit ihrem Hund die Geräumigkeit des Isabella Coupé-Kofferraums.

Bagage teknik!

Historisk racing i Karlskoga.

Javisst, Gunnar, Brisman har - som så ofta rätt - när han förmodar att Karlskoga MK:s Kanonlopp 1966 var den första tävlingen för historiska racerbilar i Sverige.

Så här gick det till. Den icke obekante skriftställaren Tommy Wiking hade under 1965 i sin tidskrift Fart publicerat en artikel om historisk racing i England. Artikeln satte känslorna i svallning på många håll och intresset började växa.

När unge Wiking och den ännu yngre Elmgren reste till England julen 1965 hände en hel del spännande saker. Bland annat att vi blev bjudna på julfest lunch hemma hos den då världsberömda utvandraren Olof Harald Nygren, alias Varg-Olle, i dennes nyinköpta villa med adress 1, Springfield Road, Norwich. Dessutom blev inbjudna till en julfest hemma hos Peter Waller. Tommy gjorde givetvis stor lycka genom att visa artikeln om historisk racing där mer än hälften av gäster figurerade. Stämningen var hög, inte minst sedan vi inmundigat en speciell engelsk julpudding i vilken Mrs. Waller injicerat avsevärda mängder konjak med hjälp av smörjsprutan till ERA R9B. Såväl artikeln som redaktörs Wikings organ, tidskriften alltså, diskuterades långt in på småtimmarna. Artikeln väckte givetvis stor beundran, tidskriftens namn stor förundran.

På ett eller annat sätt lyckades vi tas oss från festen till vårt hotell och gjorde upp om ett träffas nästa dag vid lunchtid på puben The Lancaster Arms, ett lindrigt sagt slitet ställe i Lancaster Mews vid Lancaster Gate. En av de närmsta grannarna var för övrigt den legendariske racermekanikern Ramponis etablisseman. Några garage längre bort arbetade W.R.G. "Bill" Morris med att bygga ut ERA R 12B som han köpt från Syd-Rhodesia några år tidigare och alldeles runt hörnet byggde några för oss okända ynglingar på en helikopter som trots ett flertal startförsök från den smala gränden aldrig lyckades stiga upp i den smog som före förbudet mot koleldning så gott som ständigt hemsökte detta Metropolis.

2.

Medan vi drack vår "bitter" diskuterades möjligheterna till en start i Sverige. Varken Tommy eller jag hade något mandat att förhandla för Karlskoga MK. Men vi lovade givetvis att göra vårt bästa.

Hemkomna kontaktade vi klubben som till vår stora förvåning visade mycket stort intresse.

Ursprungligen hade man tänkt sig att köra att köra "Big Bangers", alltså racersportvagnar enligt Grupp 9, vilka så småningom utvecklades till CanAM. Till denna huvudrätt hade man tänkt sig Formel 3 och standardvagnar. Men slantar räckte inte och istället blandade man upp menyns F3 och standardvagnar med Formel 2 och de historiska bilarna.

Många hade naturligtvis väntat sig att de historiska bilarna skulle bli rena utfyllnaden. Men istället kom de att jämte F3 bli den verkliga behållningen. Med sant engelskt sportsmanship körde man efter egna handikappregler vilket innebar att till exempel Hamish Moffat i en Bugatti T35 på vulstdäck faktiskt kunde slå en Maserati 250F som tidigare körts av den store Fangio.

Utgången var alltså synnerligen oviss - resultatet något av en sensation.

Vinnare blev den redan då silverhåriga Derrick Edwards, givetvis i en Aston Martin. Björn Bellander, som i likhet med storebror Jan och Olle Leufvén, egentligen inte hade så mycket att göra i ett racerbilsheat, kom tvåa med sin Ferrari 750/860 Monza före Peter "Nobby" Spero i Maserati 250F.

Björn Bellanders körning var fantastisk och engelsmännen imponerades så av honom och bilen att de inte gav sig förrän de fått köpa både Ferrarin och Olles härliga Maserati.

Några ord om startfältet i övrigt kanske kan vara av intresse. Nr 1 Charles Lucas drev vid tiden Charles Lucas Racing som var ett semi-works team för Lotus. Bilarna var Lotus 41, körda av engelsmannen Piers Courage och amerikanen Roy Pike. Den kom för övrigt tvåa och trea i F3-loppet efter Chris Irwin i The Chequered Flags svart-vita Brabham BT 16.

Charlie Lucas tillverkades senare den egna racerbilen Titan som bland annat kördes av Leo Kinnunen 1967. Hans verksamhet omfattade också Luke säkerhetsbälten.

3.

Richard Bergel, min engelske husläkare, ägde hälften i en 250F som köpts direkt från Scuderia Centro Sud. Richard slutade på familjen begäran att tävla sedan han planterat Maseratin i ett räck. Reparationen av både bilen och Richard blev tidskrävande och för att muntra upp honom under tillfrisknandet fick han av sin svärfar, upptäcksresanden Shackleton, en holme i Antarktis som än idag bär namnet Bergel's Rock.

Hrr Freeman och Salvage känner jag inte till. Peter Giddings bor i USA och har en Maserati 8CM, Peter Waller bytte några år senare bort sin ERA mot en deHavilland Chipmunk, Alan Cottam har sålt både sin Connaught och sin Maserati 250F och njuter som pensionär sina extremt välskötta pipor.

Derrick Edwards driver fortfarande sin Aston Martin-försäljning och tävlar flitigt än i denna dag. Tyvärr gäller inte detsamma för The Hon. Patrick Lindsay som dog för några år sedan. Denne man, andre son till The Earl of Balcarres, hade en ovanligt stor leksakslåda. ERA R5B, B.Biras gamla Remus, var favoritbilen. Samlingen omfattade också jaguar D-type, Alfa Romeo Monza och många andra fina bilar. Som om detta inte skulle räcka hade han också en anse- nlig samling flygplan, bl a en Bleriot Xl, en Morane-Saulnier MS 120, en Fiesler Storch och en Supermarine Spitfire, samtliga flygande. Till vardags var han Christie's expert på oljemålningar av de gamla mästarna. Hans kanske märkligaste leksak var en stationär Rolls-Royce Merlin som via ett sinnrikt system av Ballataremmar drev pennformeraren i hans arbetsrum.

Bill Morris äger ERA R12B och R12C men tävlar just nu sporadiskt med en moder- nare ERA, E-typen GP 1. Han är världens förmodligen ledande expert på för- väljarlådor - om någon behöver hjälp har jag adressen.

Hamish Moffat, bugattiste och flygare med deHavilland Gipsy Moth, har slutat köra bantävlingar men kör däremot gärna trials med sin Bugatti Type 13.

Vad Peter Brewer gör idag vet jag inte - Aston Martins GP-vagn förekommer för övrigt inte heller i dagens historiska racing. David Black dog för några år sedan och Colin Crabbe, som var Ronnie Petersons förste stallägare i F1, drog sig tillbaka från aktiv racing efter en svår krasch i en Lago Talbot på Oulton Park 1989. Idag är han Christie's expert på klassiska bilar.

Nobby Spero, John Le Sage och Anthony Brooke tävlar inte längre. Det gör däremot Lotus 16 som gått igenom en ny, modern utvecklingsfas och blivit betydligt snabbare och tillförlitligare än den originalbil som Le Sage körde i Karlskoga. Han tävlade för övrigt också i Nordic Challenge Cup 1969 med en Lotus XV.

Människor kommer och går, bilarna fortsätter att tävla...

Kanonloppet i övrigt då? Jochen Rindt i Alfa Romeo GTA vann ohotad standardvagnsklassen, tvåa var alltid alerte Harald Kronegård som också körde GTA.

F2-loppet vanns av Jack Brabham, årets världsmästare, i en Brabham BT 16 med Honda 1000 cc-motor en sekund före stallkompisen Denis Hulme i en likadan bil. Hulme vann för övrigt GP-titeln 1967. Trea var en annan världsmästare, Jim Clark, i en Lotus med en Cosworth SCA-motor.

Därmed hoppas jag att frågorna om Kanonloppet 1966 ska vara besvarade.

Gunnar Elmgren

Greger och Kaj vann historisk racing på Zandvoort

RACING - Greger Pettersson och Kaj Bornebusch vann FIA:s EM-tävling för historiska standardvagnar på holländska Zandvoort den 21 maj med en Lotus Cortina av 1965 års modell.

Greger och Kaj vann en hård tävling i konkurrens med bl a åtta fabriksbilar från Alfa Romeo. Alfa har ju många gamla lagrar att försvara och satsar mycket seriöst på historisk racing.

Svenskarna körde i klass 11 av tolv klasser inom kategorin historisk standard. Intresset för historisk standardbilsracing växer lättnad i Europa. Ett 50-tal bilar var på Zandvoort, varav hälften körde i svenskarnas klass.

Tävlingen var ett långlopp på en timme, med ett obligatoriskt förarbyte mellan den 25:e och 35:e minuten.

LOVANDÉ

Det såg lovande ut för svenskarna redan på tidsträningen. Kaj hade den tredje bästa tiden.

Greger körde den första delen av loppet. Han klättrade genom fältet och låg fyra efter tysken Hahne i BMW, italienaren Pozzo i Alfa 1600 GTA och britten Hadfield i Ford Cortina Mk1, när han gick i in depå för ett relativt tidigt förarbyte.

- Det var mycket trafik och jag kunde inte avancera. Därför valde jag att gå i depå tidigt, berättar Greger.

Då hade Greger noterat den bästa varvtiden med 1.22,96.

Svenskarna hade problem med bältet och förarbytet tog hela 30 sekunder mot normala 10-15 sekunder.

Kaj avancerade till andra plats efter Hahnes BMW. Två varv från mål passerade han tyskarna i Tarzankurvan efter den långa rakan och höll ställningen tiden ut.

- Det var mycket roligt att vinna. Jag går på moln, skrattar Greger.

Cortinan var gatbil i England när den köptes i vintras. Uppenbarligen har bilen preparats väl.

Svenskarna följes av nio Alfa-bilar i resultatlistan. På elfte plats följde de svenska paret Hagberg och Fritz med en Volvo 122:a. De hann köra tre varv färre än segrarna.

Greger och Kaj fullbordade 43 varv, vilket ytterligare fyra förare gjorde. 23 förare gick tiden ut.

Efter tävlingen diskades tyskarna, då det visade sig att BMW:n var modifierad. Alfaförarna Pozzo blev nu tvåa före de holländska hemmaförarna van de Velden och Hugenholz i

en annan Alfa GTA.

I GT-klassen var Tommy Brorsson i en Lotus Elit överlägset träningsnabbast. Men sedan blev drabbades han av otur. Två tävlingar kördes i klassen. I den fria tävlingen på lördagen ledde Tommy när ett bromsrör gick av och han tvingades att bryta. I EM-tävlingen på söndagen rasade diffen redan på första varvet. En oturs-helg för Tommy.

Otur hade också Bengt "Wicke" Winqvist. Han placerade sig inte bland de bästa i standardvagnsklassen över 2 liter. Under loppet puttade han en konkurrent av banan (- en incident som enligt obekräftade uppgifter slutade med handgemäng).

NERA SVENSKT

Utöver paret Pettersson och Bornebusch i historisk standard körde Midgetföraren Gunnar Rössler hem ytterligare en svensk seger. Han vann Midget-klassen med sin Cooper-JAP.

En fin seger för svensk Mid- getracing, som håller hög europeisk standard. Låt vara att konkurrensen inte var lika hård som för de två andra. Det var nämligen bara två bilar i Rösslers klass. Han körde mot britten Bill Needham i en Cooper Norton.

De två hade en jämn och fin kamp, där Rössler till slut drog det längsta strået. Needham klagade på strul med tändningen.

I klassen för historiska formelbilar slutade Ingvar Malm på fjärde plats av fem startande. Hans Elva Formel Junior-bil gick utmärkt på träningen, men stötdämparna krånglade under tävlingen och våghållningen blev "underlig".

Sammanfattningsvis var det ändå en ganska lyckad helg för svenskt vidkommande på Zandvoort.

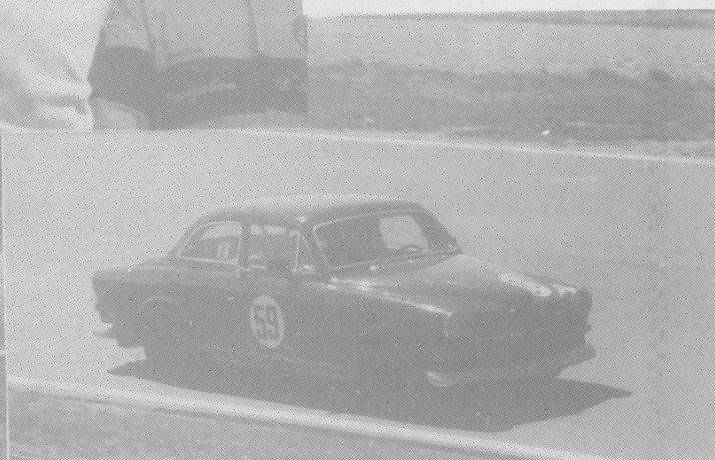
LARS GUNNARSSON

Ur IB



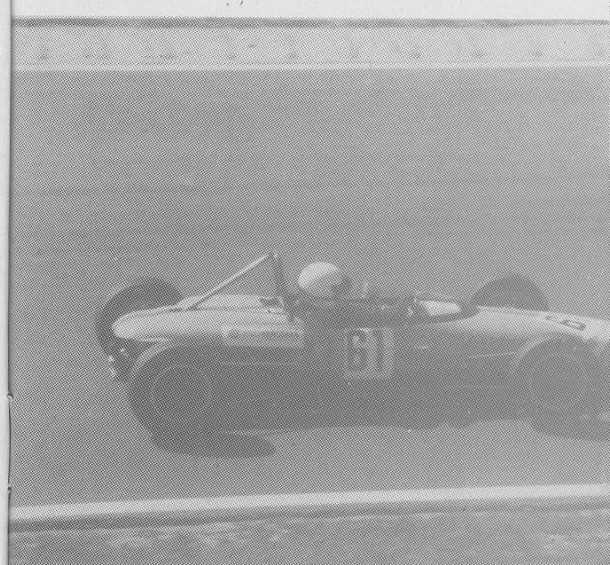
Gissa vem som vann
Greger och Kaj får
blomster efter sin
sensationella seger
på Zandvoort

TEXT OCH FOTO
PER HÅGEMAN.



Den vinnande svensk-Cortinan t.v. och Christer Hagbergs/Lasse Fritz' Volvo
Amazon som blev 11:a.

Ingvar Malm i sin Elva FJ →
Horst Brüning i Lola Mk 5 ↓



Gunnar Köder går mot seger i
Midgetklassen före engelsmännen
Bill Needham, och ett fj ekipage

GT - GTS

Nu börjar bilarna återvända till banorna, i Sturup var det 6 bilar som kom till start. När det var dags för de helhistoriska tävlingarna på Falkenbergsbanan kom det 9 bilar, det kanske inte ser så mycket ut, men ser man till att det bara är GT/GTS bilar är det en klar ökning sedan förra året. I Falkenberg var det extra trevligt att Stina Widenborg kom igen efter ett års vila, hoppas att fler tar efter och kommer ut på banorna igen.

Något som inte var så trevligt var Björn Berlins avåkning efter start och målrakan, alla som såg OSCAN lider med Björn.

Hoppas bara att det inte var lika illa som det såg ut, vi hoppas att det ordnar sig.

Från och med juni kommer Mian Jutterström att hjälpa till med GT/GTS klassen, så har ni några frågetecken om något i den klassen hör av er på tel 08/756 28 35 eller fax 08/756 25 66.

Här kommer poängställningen i halvtid.

E-Bilar

0 - 1300cc	Richard Schultz	29
	Stina Widenborg	15
	Bengt-Åke Bengtsson	14
1301 - 1600cc	Bengt-Åke Bengtsson	25
	Barbro Nivstrand	15

F-Bilar

0 - 1300cc	Mian Jutterström	30
	Jan-Erik Josefsson	14
1301 - 1600cc	Thomas Henrysson	30
	Tord Ekegren	14
	Björn Berlin	13
1601 - 2000cc	Björn Jansson	15
	Clas Wersell	15
	Bo Persson	14
2001cc -----	Gunnar Brisman	15

Om ni hittar något fel här ovan vore det bra om ni ville kontakta Mian så det rättas till i tid.

Om Rutflaggan skulle komma ut före Knutstorpsracet vill vi tala om att Walle kommer dit för att trampa av gasreglaget igen, skämt åsido blir det kul att få se Walle ute på banan igen, han tillhör det gänget som drog igång de historiska racingen i Sverige för sisådär 10 - 12 år sedan.

Hälsningar
Mats Israelsson

Fullblodsoljan!



Castrol Formula RS 5W/50 är en helsyntetisk olja som klarar både höga och låga temperaturer. Vid kallstart når den snabbt ut till motorns mest utsatta smörjpunkter samtidigt som den bibehåller sin smörjförmåga långt över de temperaturer som alstras to m i tävlingsbilar. Den är även turbotestad och katalysatoranpassad.

API SG,CC och CD

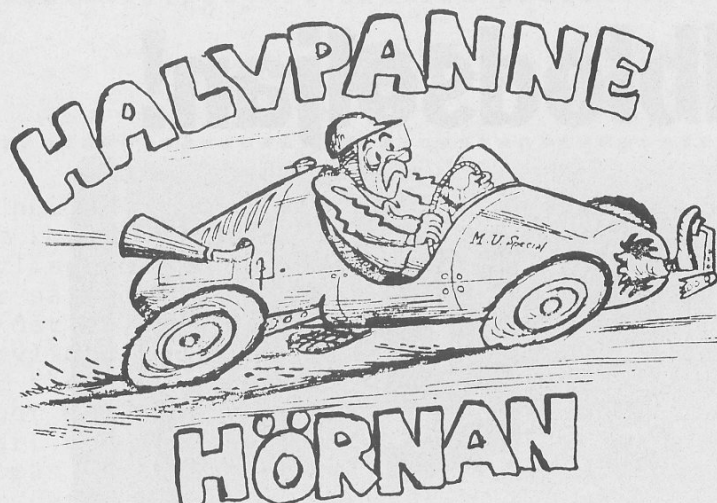
Castrol

Castrol AB · Box 45168 · 104 30 STOCKHOLM · 08-613 12 00.



Castrol finns hos ledande bilverkstäder, tillbehörsbutiker samt hos  bensinstationer.





Här kommer lite halvtidsresultat för halvpannorna, hoppas nu att det blir lika trevliga tävlingar på Knutstorp.

	Sturup	F'berg	Total	Plac.
	21/4	2/6	2 tävl.	2 tävl.
Allan Göransson	15	14	29	1
Lars Hågeman	14	13	27	2
C-A Klarberg	12	12	24	4
Björn Roxlin	13	10	23	5
Gunnar Rösler	10	15	25	3
Björn Leufvenius	11	10	21	6
Per Hågeman	10	10	20	7
Olle Linde	10	10	20	7
Per Gjerdrum	0	11	11	9
Håkan Sandberg	0	10	10	10
Peter Kumlin	0	10	10	10
Roland Fröjd	0	10	10	10



Ake "halvpannan" Jönsson bekantar sig med sin nya märkesbroder Olle Linde.

Foto.
Kent Persson
Höganäs.

Det är "Drag under galoscherna" för svensk midget just nu. Inte nog med att vi blir fler och fler deltagare för varje tävling, vi märker även ett ökande intresse bland allmänheten och inte minst bland massmedia.

Halvpannan själv, Åke Jönsson, nyligen 80 år, hedrade oss med sin närvaro på Sturup och kunde ses ivrigt diskutera utväxlingar och annat med deltagarna.

Falkenberg

Att banans max tillåtna ekipage (22st) skulle överskridas i vårt heat trodde vi inte var möjligt, men det hände i Falkenberg. Efter en viss palaver befanns det verkliga antalet i heatet vara just 22 så det beslöts att köra som planerat d.v.s. FJ + midgets + FVee. Det visade sig gå bra, då FVee och midget verkar vara ungefär lika snabba.

Den gamla devisen "Motor racing could be dangerous" blev vi alla påmind om då Björn Roxlins TLV vätte i "grönsakslandet" under söndagens kvalheat, som vanns av Gunnar Rösler före Allan Göransson. Förutom den fina FJ fighten mellan Brüning och Malm blev det debutanten Roland Fröjd som satte färg på finalheatet genom att från sista startledet köra upp sig genom nästan hela fältet och sluta först bland midgeterna bara för att bli utesluten p.g.a. omkörning på gul flagg. Jag har av en midgetåkare från Österlen, som önskar vara anonym, ombetts säga något elakt om den "kriminelle" Fröjd, som körde som om han hade stulit bilen. Klarberg invigde sin nya racingoverall i ett oljebad från en passerande formel Vee, Per Gjerdrums och Håkan Sandbergs bilar gick som klockor medan Peter Kumlin, Olle Linde, Björn Leufvenius, Per och Lars Hågeman hade driftstörningar av olika slag. I täten hade Gunnar Rösler och Allan Göransson en intern fight, kryddad med Lasse Åkessons närvaro i sin gula formel Vee.

Håkan Sandbergs Blå Band sponsrade soppkök var en trevlig samlingspunkt mellan meknings- och träningspassen.

Till slut, tusen tack till alla trogna puttare som trots att mjölksyran stiger i benspirorna, helhjärtat ställer upp. Utan er kommer vi inte långt

Per Hågeman

STANDARDVAGNSSIDAN

KINNEKULLE.

Topplockspackningar, trasiga kolvar, skurna Saabar, trasiga diffar listan kan bli lång, men för allas bästa är det nog bäst om vi lägger alla motorrasen och försöken att laga dessa till historien, det går inte att fixa en avhoppad kylarslang med kylarcement.

Alla bilar utom min går fortare i år, Lasse Fritz är en av dessa som verkligen har fått fart på sin koja. Målarns Amazon börjar även den att gå ruskigt fort. Det var två nya namn med och körde på Kinnekulle denna helg, Uffe Westerlunds Anglia är såld till Lars-Åke Nilsson som premiärkörde på ringen med en 8-de plats som resultat. Nästa nya namn var Lillvor Lagung, Lillvor som i det civila är sambo med Börje Melin tog licensen på lördagen, körde tidsträning på söndagen och körde racet på eftermiddagen. Tufft gjort tycker vi alla i klassen. På något sätt tycker jag mej känna igen mönstret, hoppas att Börje hittar något att åka med själv.

Wickes Ford Falcon är en verklig publikfavorit när den kommer på tvären genom böjarna, men jag tycker nog Wicke är lite sniken mot publiken för han har alltid så bråttom, tar han det lite lugnare hinner publiken se mycket mer, bra ide va. Det är mycket svårt för mej att skriva om själva racet då jag kör själv, vad man kan säga om alla som kör i klassen är att alla utan undantag kör hårt men väldigt disciplinerat, alla är rädda om alla vilket är ganska ovanligt i racingkretsar.

RESULTAT TAVLING

HISTORIC III

KINNEKULLE RING

10 Varv

LAC NR	NAMN	BILMARKE	KLUBB	ADRESS	TID/VARV
1	82 BENGT WINQVIST	FORD FALCON	NORRKÖPINGS MK	SÖDERKÖPING	11.19.88
2	11 MATS ISRAELSSON	FORD CORTINA	RHK	DANDERYD	11.26.95
3	28 LARS FRITZ	BMC COOPER S	RHK	ENSKEDE	11.27.61
4	19 CHRISTER HAGBERG	VOLVO AMAZON S	SSK	ENSKEDE	11.37.48
5	16 JOHAN ALANDER	BMC COOPER	RHK	ROSERSBERG	11.41.79
6	28 JAN-OVE JOHANSSON	VOLVO AMAZON	HALLSBERGS MK	HALLSBERG	11.59.86
7	14 SVEN-OLA STENQVIST	DKW F12	SÖDERHAMNS MK	ALVANGEN	12.00.46
8	12 LARS-ÅKE NILSSON	FORD ANGLIA	FJUGESTA MS	FJUGESTA	12.12.53
9	21 NILS-OLOF JONSSON	SAAB 96 SPORT	STRÅNGNÄS AMS	STRÅNGNÄS	12.26.16
10	31 TORD H. ELANDER	NSU PRINZ 1000	SMK ARBOGA	KÖPING	9 VARV
11	18 GIA ISRAELSSON	BMW 700	SSK	TÄBY	9 VARV
12	29 LILLVOR LAGUNG	PV 544 SPORT	RHK	ENSKEDE	9 VARV

BÄSTA VARVTID NR 82 BENGT WINQVIST 1 07.41 (110.55 Km/h) PÅ VARV 2

NR 7 SVERRE LOCHEN EJ TILL START Växellådsras.
 NR 8 JAN-ÅKE ANDERSSON EJ TILL START Kolvräs.
 NR 9 MAGNUS NILSSON EJ TILL START Vevaxel gick av.
 NR 10 ROGER GRIMBORG EJ TILL START Kolvräs.
 NR 27 ANDERS WEGLIN EJ TILL START Skuren motor.

STANDARDVAGNSSIDAN

FALKENBERG 91-06-02.

Till de historiska tävlingarna i Falkenberg hade 16 bilar anmält sig, alla kom. Får vi något år till på oss så är det nog dags att dela upp oss till lilla och stora standardbilsklasserna. Som det nu är blir det inte många 1000 cc som hinner köra alla varven då de ofta blir varvade efter 7-8 varv.

De som hade problem denna gång var Lars-Åke Nilsson som slarvade bort oljetrycket på Anglian, samt Börje Melin som fick problem med växellådan.

En som inte hade några problem var Greger Pettersson som visade upp sin Cortina för första gången på en svensk bana.

Den var otroligt välbyggd och fort gick den, det är nog bara att konstatera att man inte hänger med.

En annan ny bekant var Olov Eriksson som kom med sin mycket välrenoverade Cooper S, även den kommer säkert att gå fort när Olov blir mer van med bilen.

Per Norberg har lovat att skriva om tävlingen på annan plats i tidningen, så här får du resultaten samt ställningen i serien efter Falkenberg.

RESULTAT TÄVLING HEAT 3

1	39	Greger Pettersson	H&MK	Lotus Cortina	10:16.82
2	26	Bengt T Winqvist	NeMK	Ford Falcon Futura S	10:23.68
3	11	Mats Israelsson	RHK	Lotus Cortina	10:31.98
4	27	Christer Hagberg	SSK	Volvo Amazon	10:45.82
5	20	Jan Oscarsson	H&K	Volvo Amazon	10:48.51
6	33	Johan Ålander	RHK	Austin Cooper	11:09.85
7	32	Lars Fritz	RHK	BMC Cooper S	11 varv
8	37	Karl Erik Petersen	RHK	Volvo Amazon	11 varv
9	29	Sven Ola Stenqvist	S&MK	DKW F12	11 varv
10	35	Nils-Olof Jonsson	S&MS	SAAB Sport	11 varv
11	36	Magnus Nilsson	RHK	SAAB Sport	11 varv
12	25	Olov Eriksson	RHK	BMC Cooper S	10 varv
13	22	Gia Israelsson	RHK	BMW 700	10 varv
14	67	Ulf Lindberg	RHK	BMC Cooper S	3 varv

E-Bilar	Gia Israelsson	45	1301-1600cc	
F-0--1000cc	S-O Stenqvist	45	Mats Israelsson	44
	N-O Jonsson	41	Roger Grimborg	20
	Tord Elander	27	Greger Pettersson	15
	Magnus Nilsson	23		
	Göran Kölborn	12	1601-2000cc	
	Anders Weglin	10	Crister Hagberg	30
			J-O Johansson	14
1001-1300cc	Lasse Fritz	44	K-E Pettersson	14
	Johan Ålander	43	Lillvor Lagung	13
	L-Å Nilsson	23	Börje Melin	10
	Olov Eriksson	13		
	Ulf Lindberg	12	+2000cc	
	J-Å Andersson	10	Bengt Winqvist	30
	Sverre Löccen	10		

Tävlingsrapport klass A-D från Falkenberg 1-2 juni

Till heat 1 var anmälda endast tre ekipage; Bengt Frelin på MG Magnette K1 Spec., Stig Andersson på Bugatti typ 37 och Per Gjerdrum på MG typ K3. Stig Andersson fick inte tävla på grund av "oklara handlingar" och det var verkligen synd att det tydligen inte fanns några möjligheter att lösa problemen. Stig, som tävlat på bana tidigare (bl.a. Karlskoga 1989) och deltog i 1990 års Mille Miglia med samma Bugatti, åkte hem. Kvar på lördagen stod Bengt och Per som enda deltagare i heatet! Som väl var dök Jan Unneberg upp med sin MG typ SA, och heatet drygades raskt ut med 50% och det norska deltagandet med hela 100%.

Eftersom midgetarna i år kör i ett annat heat genomfördes tävlingsstarten på det vanliga sättet, utan handicap. Vid starten tog Per direkt ledningen. Bengt hängde med på andra plats i ett par varv, men sedan började motorn gå orent och stannade till slut efter tre varv. Per defilerade resterande varv med Jan en bra bit efter och ett ganska enformigt heat var till ända.

Vi hoppas att det kommer många fler deltagare till nästa race.

Resultat:

1. Per Gjerdrum	MG(K3)	1934	9.05.52
2. Jan Unneberg	MG SA	1938	7 varv

Bröt: Bengt Frelin MG K1 Special (skräp i bränslet, lossnad tändkabel).

Lennart Haajanen.



INFORMATION

I det här utskicket hittar du anmälningarna till MANTORP och JÄRVSÖBACKEN, se till att du skickar in dessa så fort som möjligt för att underlätta för oss som ska se till att det blir bra heat. Det är GT/GTS och STANDARDBILARNA som kommer att köra på MANTORP. I Järvsö är det en mix av olika historiska bilar som gäller.

Bur/Båge.

Detta är vad som gäller infästningar mm. Det har ju varit lite olika meningar om hur en båge eller bur ska vara, klippet här vid sidan kommer ur senaste Idrottsbladet så det borde man kunna lita på. Vad som gäller för halvpannorna är att om det finns en båge ska det även finnas bälten. Kolla detta med Lasse Widenborg han vet exakt vad som gäller för dessa bilar. Gör det innan det händer något. Jag hade fått för mej att det var 8 st infästningar på buren till en standardbil men det får bara vara 6 st. (Sorry) Har du ett intyg från tillverkaren av buren eller bågen ska intyget vara med vid besiktningen, det spar en massa tid.

Se över din båge/bur så att den är i det skicket du önskar om det skulle hända något, det har varit nära några gånger på senare tid, tänk om Björn Berlins båge hade varit felaktig, hemska tanke. Hoppas att näst sista ordet i notisen är ett stavfel.

Rally, racing och rallycross

Skyddsburar

På förekommen anledning påpekas att de bestämmelser som anges i Nationella Tekniska regler på sid. 9-11 skall tillämpas vid nybyggnation av rallybil, RC- eller racingbil.

"Gamla bilar" med skyddsbur enligt de gamla reglerna skall besiktigas och tävla i detta skick och behöver således **inte** uppfylla de nya reglerna till alla delar, t ex förstärkningsplattor, extra fäste till B-stolpe samt antal bultinfästningar.

Det är även tillåtet att i bilens skyddsbur använda skarvhylsor med endast två bultar (gamla metoden i rally).

Int. tekniska regler

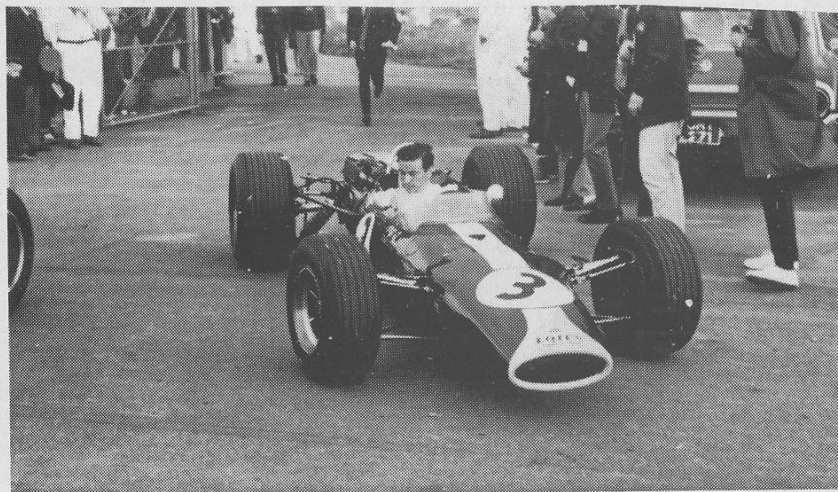
(gäller även Tekniska Reglerburar.)

I artikel 8.2.2.2 står följande sist i stycket:

"Det är tillåtet att utöka antalet infästningsbultar och att svetsa buren i chassiet (gäller stålbur) men inte tillägga fästen (rör och plattjärn etc)."

Den rätta texten skall vara:

"det är tillåtet att utöka antalet infästningsbultar **och eller** att svetsa buren i chassiet (gäller stålbur) men inte tillägga fästen (rör och plattjärn etc)."



Till Salu.
TR 4 1964 Renoveringsobjekt 35.000:-
MGB 1964 Rostfri 45.000:-
Grodöga Renoveringsobjekt 16.000:-
TVR Grantura 1960 Renoveringsobjekt
Ford Anglia 2 st renoveringsobjekt, mycket delar följer
med, säljes endast i klump 6.000:-

KÖPES.

Nya motordelar till A - H 100 samt MGA 1600.

Clas Ottoson Tel 0764/350 12.

SÄLJES.

LOTUS 7 (Caterham)

Lotus Twin cam motor med torrsump, 5 vxl crashboxväxellåda, lackad i
knallgult, tonneau, sufflett, extra motorcyckelskärmar, TOPPEX.

Anders Wickström Tel 08/99 84 00, Fax 08/647 79 73.

KÖPES.

Er det noen som kan skaffe meg drivakselrörfester til en _73 modell
Kaimann Formel V, eller skaffe tegning med mål så jeg kan lage dem.
Trenger også eksos anlegg til den samme bilen.

Øystein Saetre, Saetre, 2072 Dal. Norge. Tel 06/97 60 64.

SÄLJES.

40 liter skum till säkerhetstank, 4 st 5,5 X 15 original Porschefälgar.

Stig Dahlman Tel 08/91 68 91 efter 17.00.

K Ö P E S

BMC Diff. 4.87 och 4.55 utväxling.

Tommy Brorsson hem 0435/52698

jobb 0435/56139

(plocka nu fram grejorna och sälj dem till Tommy så att
dem får åka fort någon gång.) red. anm.

Lättmetallshjul 13" med 4 1/2" delning (MGB, Triumph,
etc.). Har du nåt så ring och vi kan kolla om det passar.

Horst Brüning tel: 08/7327231

fax: 08/7327233

S Ä L J E S

Formula Ford 2000, Sperton 1979, Pinto torrsumpsmotor,
Hewlandlåda. Complete and running.

Horst Brüning tel: 08/7327231

fax: 08/7327233



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

IDÉELL SAMMANSLUTNING AV KLUBBAR FÖR ÄLDRE VÄGFORDON
BOX 21152, 100 31 STOCKHOLM. BESÖKSADRESS: TOMTEBOGATAN 25
POSTGIRO 456618-8, FAX 08-312706, TELEFON 08-302801

Stockholm 1991-05-21

GAMMAL FERRARI-MOTOR STULEN!

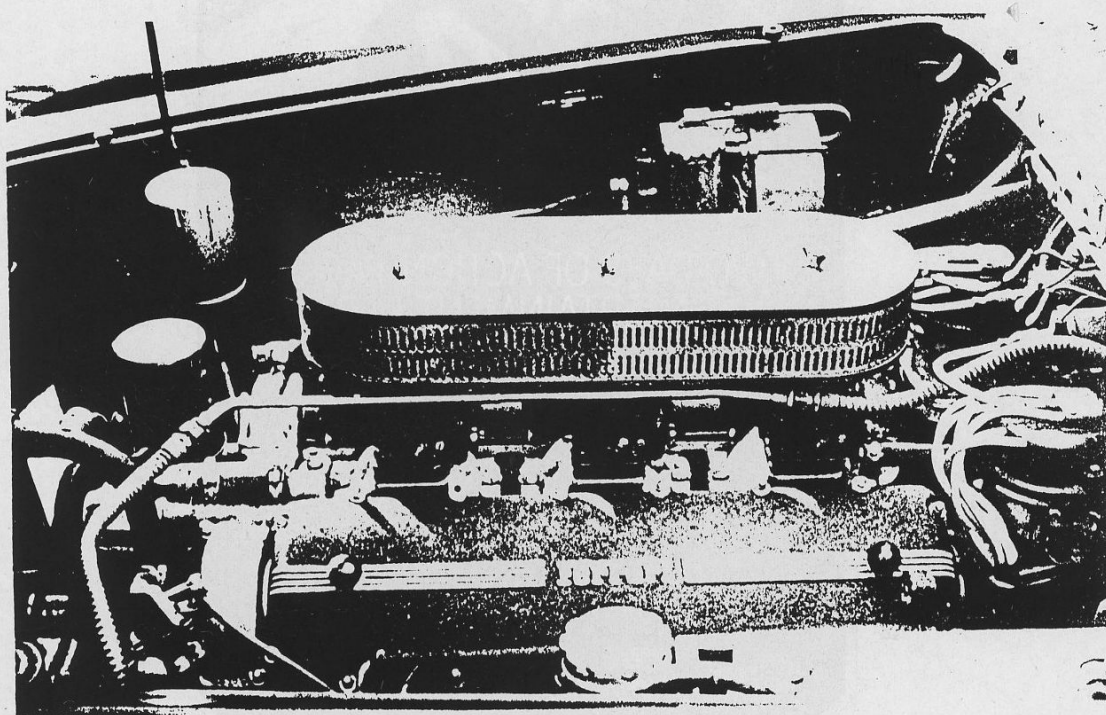
Under pingsthelgen stals i Stockholm en nyrenoverad Ferrari-motor som snart skulle ha monterats i bilen.

Motorn hörde till en Ferrari 250GT 1960 och är en V12:a på 3 liter med motornummer 1675.

Motorn är i utställningsskick men saknar utblåsningsgrenrör, generator och fläkt. Kamaxelkåporna är frostlackerade i svart och den långa luftrenaren (över de tre dubbelförgasarna) har kromat lock.

Rejäl hittelön för upplysningar som leder till att motorn hittas!

Kontakta MHRF, telefon 08-32 03 54, fax 08-31 27 06
Folksam, tel och fax 08-711 80 15





CHRISTIE'S
International
HISTORIC
FESTIVAL
Silverstone
27 & 28 July



FFA SANCTIONED
EVENT



TWO DAYS OF ACTION-PACKED
ENTERTAINMENT FOR
ALL THE FAMILY

The very best of historic racing • Thrilling track demonstrations
• Aerobatic displays • Flypast and display of historic aircraft •
Marque and classic car club displays • Stands for Automobilia,
crafts, classic cars for sale, leisurewear etc • Period funfair

ENTRANCE: Saturday £7 (£2 centre transfer) Sunday £9 (£3 centre transfer)
Children 15 and under, accompanied by an adult - Free
Grandstand seats - Free Parking - Free

Organised by the British Racing Drivers' Club

Promoted by Silverstone Circuits Ltd 0327 857271

Silverstone The Home of British Motor Racing On the A43 between Brackley and Towcester



(The organisers/promoters reserve the right to amend or cancel the
programme without notice.)