

# RUTFLAGGAN NR 7. 1990



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



GTP????????????????

Förra året, tror jag, infördes inom app K ett nytt begrepp, GTP, vilket torde utläsas GT-prototyp, ett inte för alla solklart begrepp. Inom reglementet indelas begreppet GTP i två underbegrepp A samt B1 och B2. GTP/A är s a s äkta GTP-bilar tillverkade under perioden 1963-1965 och som också använts i internationell racing under denna period. På Nürburgring kallades denna kategori inte oväntat för "original GTP-wagen". Om man tittar i programmet kan man få några exempel på vad som enligt arrangörens uppfattning i så fall skulle kunna vara äkta bilar. Helt tydligt är det dock inte för dessa bilar har klassats ihop med "Sport-prototypen und zweiseitige Rennwagen" Ex: Lotus 7, Ginetta G4, Lotus Elan 26R. Fler finns inte i programmet i alla fall. Det kanske kan finnas fler, Bizzarrini möjligen och Marcos kanske. Hur som helst, sådana här bilar finns nästan inte i Sverige.

B1 är bilar som homologerats i Gr3 och 4 under 1966. Vad det betyder får väl lagkloka utreda, men det här torde heller inte vara någon vanlig biltyp i Sverige.

B2 är vad det i praktiken handlar om hos oss, d v s modifierade GTS enligt gamla 3.7 i app K.

Vid tävlingarna på Knutstorp visade det sig att av alla "bilar på pallen" i GTS uppfyllde endast en bestämmelserna i reglementet för denna biltyp, resten var 3.7:or.

Tidigare har ju RHK:s styrelse tagit den ståndpunkten att 3.7 skulle kunna åka ihop med GTS med separat prisbedömning. Det kan bara konstateras att detta inte var något bra beslut. Dels krävs ett mycket stort arbete med sortering av olika biltyper, vilket kan resultera i att antalet priser närmar sig antalet deltagare, något som arrangörerna ogillar.

Om vi tittar på Nürburgring så var GTP/B2 inte ens inbjuden och då finns det ingen anledning för oss att agera annorlunda. Alltså: Bygg tillbaka era modifierade GTS till vad reglementet kräver. Målsättningen måste vara att bilar med homologeringshandling inte skall blandas med andra bilar. Då värnar vi om klassen så att de som har riktiga bilar känner sig hemma där. Den som inte kan, vill eller har tid att bygga tillbaka bilen skall naturligtvis få åka, men då ihop med sportvagnar. Vad som kommer att gälla för 1991 skall meddelas definitivt i nästa Rutflagga.

Ian N

#### MER OM REGLER

RHK har ju tidigare översatt samt kontinuerligt uppdaterat app K samt distribuerat det till våra medlemmar. Nu har SBF uttryckt sitt missnöje med detta förfaringssätt då man anser att upphovsrätten till reglementet tillhör SBF. Någon poäng ligger det väl i detta även om det förefaller lite osmidigt att klubbmedlemmen skall rekvirera gällande regler från SBF, men det är bara att krypa till korset: Ring alltså SBF 08-6056000 och beställ GÄLLANDE regler. Kostar en slant, dessutom. Jag hoppas förbundet har en rykande färsk version av app K. Vi kommer fortsättningsvis i alla händelser att publicera ändringar och förtydliganden som kommer oss tillhanda via den månatliga bulletin från FIA som vi prenumererar på.

Ian N



F. I. A. EUROPAMEISTERSCHAFT

# AVD-OLDTIMER-GRAND-PRIX<sup>©</sup>

9.-12. AUGUST 1990 • NÜRBURGRING

Så har då tävlingarna på Nürburgring gått av stapeln, årets höjdpunkt får man väl säga, om man mäter in både kvalitet och kvantitet. Mastigare än tillförne, jovisst, men det är väl ändå en utveckling som kanske är nödvändig för att hålla ett så stort evenemang igång. För att på något sätt förmedla en "mastighetsuppfattning" kan nämnas att det tält som Coys satt upp för sin auktion omfattade 3500 kvm!

27 svenskar var anmälda till årets tävlingar, nytt rekord! Nu kom inte alla av skilda skäl, men svenskinslaget på och vid sidan av banan var påfallande stort. Till tävlingarna:

Heat 1: Idealtidskörning. Inte så intressant.

Heat 2: Lilla Steigenberger-klassen upp till 2000cc. Flera svenskar: Abrahamson, Dunevall, Qvarnström, Petterson och Knutsson. Mest Chevroner och Lolor. Stilåkaren Kent Abrahamson tog täten i första racet men satt och somnade och blev omkörd mot slutet av Swart som vann även söndagens race då Kent snurrade ett par gånger, lite tidigt på morgonen kanske. Bra insats av Qvarnström i Chevron B19 som nog gick in på andra plats på söndagens race.

Heat 3: Standardvagnar och premiär, åtminstone för mig, med entimmesrace med förarbyte. Det hela visade sig bli mycket spännande och underhållande för publiken då plötsligt en av två bilar som fightades försvann för att sedan dyka upp igen efter förarbyte. Bytena tog mellan 15 och 25 sekunder och var spektakulära inslag. Två svenska inslag i koja-klassen: Lundberger/Longman och Reine Wisell som delade bil med flitige Tommy Brorsson. Lundberger/Longman in som klassegrare med Wisell/Brorsson på andra plats. Snygg svensk insats! Greger Petterson anmäld med Amazon i tuffaste klassen med Lotus Cortinor och Alfa GTA, in som sjuva tror jag. Fullt godkänt. Övrigt av intresse: En Falcon Sprint körd av en ungrare. Bilen gick kalas men tappade avgassystem stup i kvarten, flera Mustanger gick rätt bra men måste nog sorteras ut. Det mest udda av allt udda var nog ändå en Skoda 1000 som knäppt orkade uppför backen på baksidan, öststatsinslaget kommer nog att öka framöver och det är ju kul.

Heat 4: F3 och FJ upp till -60 mm. Bröderna Rösler och Malm samt Rolf Dumle Carlson och Peter Kumlin försvarade de svenska färgerna. Peter, Dumle och Bruno körde sönder men var roliga att se och uppskattades av publiken. För Gunnar Rösler och Ingvar Malm höll det ihop ända in i mål med gott resultat.

Heat 5: Ett blandat heat med GP-vagnar, F2:or och prototypär i en salig röra, men det fungerar ändå. Maserati, Ferrari, Cooper, Lotus, Brabham samt lite udda saker som Devin SS och Tatraplan och en och annan tidig McLaren. Inga svenskar.

Heat 6: GT upp till 2000cc. Triumph, inte så många nu för tiden som förr, Porsche 356, TVR Grantura, Alfa TZ och den för tillfället ohotade vinnarbilen, Lotus Elan. Nytt inslag var Porsche 911, tidiga chassinummer förmodar jag, men totalt chanslösa mot Elanerna. Vi får välse nästa år. Flera svenskar: Janne Skoog som inte fick åka, men mer om detta sedan, Walter med totalras i maskin men ändå i joddlartagen på Zur Burg på kvällen (undrar hur det ser ut när du vinner, Walle), Bengt-Åke Bengtsson i sin fina Speedster samt Tommy Brorsson i inlånad Elan, Horst Auers, gick fort som tusan och etta i mål, vad annars, även om däcken blev varma på slutet. Tufft!

Heat 7: GP-vagnar 1930-58. Elmgren med sin läckra 6CM körde sönder ventiler och ringar och fick bryta. Ett mäktigt heat, både visuellt och audiellt. Inget för Bilsportförbundet. Willie Green, eller green Willie som han hette här förr, vann på 250F om jag inte misstar mig.

Heat 8: En relativ nykomling. F1 och F5000 samt F2 på papperet, i praktiken bara de sistnämnda.

Heat 9: FJ samt prototyper upp till 2000cc 1961-65. Horst hade otur, tappade en plåt som styr luften genom kylet med resultat att bilen kokade. Sista träningstid tyvärr och inget race på söndagen. Synd om Horst. Gick visst bättre på Zolder veckan efter, erfar jag. Jan-Olov Bergqvist i stenhårda Lotus 23/Elva Mk7-klassen, en Ginetta G4 som dark horse in som sju, enda frontmotorbilen för övrigt.

Heat 10: GTS upp till 2000cc -54, mest Alfa 1900 Sprint, samt Tommy Brorssons gamla klass, numer rätt så tunn, kompletterad med några tidiga saker varav det mest intressanta, enligt min ringa mening, var en Lotus 10 med Bristol-motor. Inga svenskar.

Heat 11: Ett höjdarheat, stora GT över 2000cc, inga toy cars. Ferrari, Cobror, Corvetter, E-types, DB4, fast-back Mustang med och utan Shelby, en udda fågel, TVR Griffith, en snabb rackare gjorde en usel start på söndagen men körde upp sig till 6:a. Inga svenskar, tyvärr. En titt i prislistan ger en tydlig signal, V8 is king: Cobra, Corvette, Cobra, Shelby, E-type och Griffith på de sex första platserna.

Heat 12: Lilla GT kompletterad med tidiga XK140 mm. Brorssons heat m a o. Vederbörande är hemsk, har helt enkelt inget motstånd. Var på söndagen 800 meter före tvåan i mål! Min idol, Jeremy Welch på Ginetta G4 med 1000cc stötstångsmotor, körde in på en 3:djeplats före kopplet av Eliter och Giuliettor.

Heat 13: Inbjudningslopp för gamla klassiker: 328:or, Bugatti, Alfa Monza, Delahaye, Invicta, Talbot samt något som jag aldrig sett eller hört på en bana tidigare, Mercedes SSKL, en pampig syn. Ende svensk, Rune Berg, gick in på en fin andraplats i klassen.

Heat 14: The BIG Bangers. Mulle-heatet framför andra, även om själva racingen kanske inte nödvändigtvis alltid är bäst just här, det är ju andra faktorer som styr detta, högt uppmärksamhetsvärde har det i alla fall.



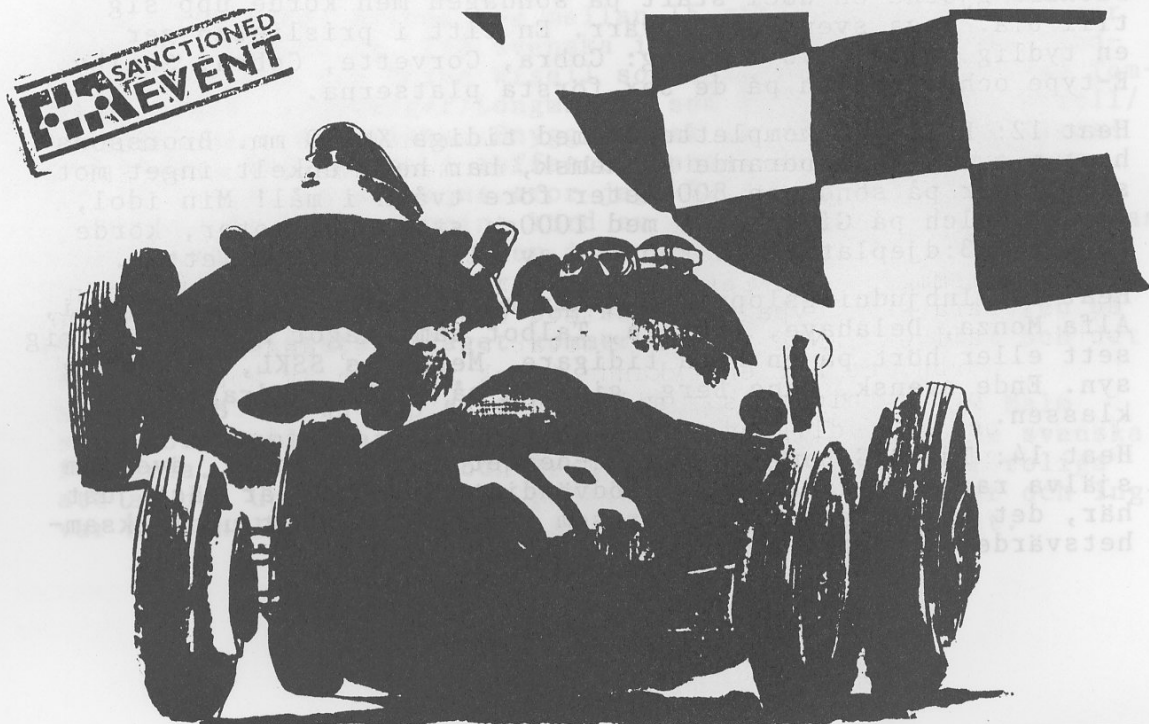
Bland de stora gossarna huserar här två svenskar med gott resultat även om dessa vid detta tillfälle drabbades av diverse incidenter. Barbarossa, alias mr. Bowman, tappade vänster bakhjul i högfartsböjen på baksidan och gjorde ett par ordentliga piruetter. Det kunde gått värre och Uffe var tack och lov ensam just då. Nåväl, hjulet gjorde en längre utflykt över staketet. Hjulbultarna hade sagt upp sig efter lång och trogen tjänst. Liten tuva..... Stig Jonsson med gamle trofast, M1C, blev skändligen avknuffad av Schuster i 908 och for rakt fram i böjen utan större skador på bilen, men Schuster gjorde nog klokt i att hålla sig undan ett tag. På söndagen fick hr Jonsson starta längst bak och passerade 8-9 bilar innan målgång, förmodligen i rena ilskan.

I den här klassen brukar dyka upp en del celebriteter som körde den här biltypen för 20 år sedan och efter att ha legat i malpåse hoppar in i samma bil 20 år senare och åker vidare som om inget hänt. Jag tänker på Brian Redman och Denny Hulme som bägge rattade McLaren M8F. Hulme var dock ganska pressad av en för mig okänt grupp C-förare vid namn Herve Regout i en Lola T222. En intressant bil att se var ex Penske/Mark Donohue Ferrari 512M som tydligen kommit över sina dåtida notoriska fuel pick-up problems, skön att höra med sitt skärande V12-ljud bland alla monster-V8:or

Heat 15: Ett lopp för klassiker som D-types, Maserati 300S, Aston DB3S, Tojeiro, Porsche RSK, Cooper samt en Lotus 11 med FWB 1500cc vilken visade sig, enligt ägaren och något hemmagjorda chassinummerplåten, vara ch.nr. 150, alltså första bilen. Heatet hade s.k. LeMans-start vilken jag tyvärr ej såg då jag satt på andra sidan, men det var säkert spektakulärt.

Avslutningsvis kan sägas att besiktningen på det stora hela fungerar ganska bra. Causo med medhjälpare Blankevoort och Bender är mycket kunniga även om de inte kan peta i allt. Här kan nämnas att man s a s inte "klarat sig" om man kommit igenom besiktningen. Denna pågår hela tiden och många blir under resans gång om- eller bortflyttade. Dessutom kan ju lämnas in protest och det är inte förrän parc-fermé är slut som det hela avgjorts.

Ian N.



#### RHK-DEKALER

Vidstående förnämliga klubbdekal, helt i överensstämmelse med FISA:s regler, finnes för omedelbar leverans. Skicka beställning till klubbens adress samt bifoga 10:- per beställd dekal så kommer dessa på posten.



#### REKLAM PÅ HISTORISKA BILAR

En passant kan nämnas att besiktningen på Nürburgring var hård avseende felaktig reklam, det var m a o bara för somliga att slita bort allt klistra över icke reglementsenlig reklam. Till den ändan finns på annat ställe i "Rutflaggan" en kopia ur anmälningshandlingarna till Salzburgring som kan vara bra att ha som mall.

#### REPLIK-REPLIK

Vid tävlingarna på Knutstorp i somras uppenbarade sig en replik på Lotus 23 i form av ett Westfield-chassie. Från klubbens sida framhålls att detta var ett olycksfall i arbetet och ingen sanktion av dylika bilars deltagande i historisk racing.

#### BESIKTNING

En sedan länge efterlängtd nyordning vad avser besiktning i samband med tävling är tänkt att börja fungera fr o m Mantorps augustitävling. Staffan Lindberg fungerade därstädes som historisk besiktningsman, d v s en ytterligare station efter den ordinarie besiktningen. Vi hoppas att vi kan hålla detta system igång under resten av året samt under 1991. Det måste ju uppfattas som positivt att någon tittar på ID-handlingen, dennas överensstämmelse med bilen mm. Enklare kontroller av grenrör, spårvidder, fälgstorlek o s v kommer också att genomföras.

#### ALASTARO- Stockholms nya hemmabana ???

Ca 60 km norr Åbo har byggts en ny motoranläggning av internationellt snitt med plats för i princip samtliga motordiscipliner. Historien förtäljer att finska staten byggt anläggningen, påhejad av Keke Rosberg, samt att den arrenderas ut till klubben West Coast Racing på 50 år till en kostnad av en (!) mark om året. Om nu allt detta är sant så visar det i alla fall hur en slipsten ska dras när man trollar fram en ny bana, eller också är det lättare att dra slipstenar i Finland. RHK har lämpliga kontakter med Alastaro och jobbar på racingutflykter i österled, mer om hur det går senare!

Som om nu inte vad ovan sagts skulle vara nog kommer ytterligare en motorbana i närheten av Vasa att invigas inom kort!!



## FIND OF THE YEAR

För ett par veckor sedan var undertecknad och Lasse Widenborg och besåg en verkligt historisk bil, Ferrari 750 Monza som kördes av bl a Persbergarn på den tiden det begav sig, en av flera fina Ferrari tävlingsvagnar som togs in i Sverige av Tore Bjurström.

Bortsett från att förre ägaren under 8 års tid med tandborste avlägsnat all lack så ser bilen ut som den gjorde när den lämnade sin aktiva period bakom sig, alltså med all patina och charm som nästan bara en bil i originalskick kan uppvisa.

Bilen har förvärvats av klubbmedlem och vi hoppas att vi vid något tillfälle kan få se och höra denna Ferrari med mycken svensk racinghistoria i sig.

Ian N.

## ANDERSTORP 22-23/9

Vårt avslutande klubbrace på Anderstorp närmar sig nu med stormsteg. Anmälan gick ut i förra veckan så det är bara att ta fram pennan om du inte redan gjort det. Vi hoppas att detta evenemang skall bli en väder- och tävlingsmässig framgång, liksom vi ser fram emot en trevlig samvaro även vid sidan av banan. Klubben skall i alla fall göra sitt för detta och dukar upp med mat o dryck. Det är naturligtvis allas vår Ulf "Laxen" Bergman som är hovleverantör och det borgar för högklassig skaffning.

Vi kör ju utan betalande publik, det andra alternativet är fullständigt ruinerande för en liten klubb som RHK, men vi tror att vi ändå skall få en fin stämning i depå och på läktare. Vi kör ju lilla banan och spar in på funktionärsposteringar. Våra vänner från Karlskoga kommer att bemanna sådana funktioner som domare, tävlingsledning mm, men vi kommer att behöva hjälp av klubbmedlemmar att ta något flaggpas o dyl. Alltså, väl mött på Anderstorp och en trivsamt avslutning på säsongen med prisutdelning och allt innan vintermörkret sänker sig.

Ian N



## FRÅN IDEOLOGEN

Kamraterna klagar på att jag inte skriver i "Rutflaggan" om regelnyheter och dyligt. Nedtyngd av dåligt samvete och stukad av kritiken skall jag härmed försöka bättra mig.

För säkerhets skull backar vi ända till bulletin 236 från FIA daterad mars -89.

1 En ny åldersklass "H" instiftas gällande bilar byggda efter 1971-12-31 som tävlat internationellt före 1974-01-01 och som klassats i grupperna 5, 7, 8 och 9 i Appendix J 1973.

2 Formelbilar med mittmotor tillverkade 1954-01-01 till 1960-12-31 återföres till klass E.

3 F3 och enmärkesracerbilar (FV, FF o dyl) byggda 1961-01-01 till 1965-12-31 får tävla i klass G om arrangören kan ordna ett eget heat för alla sådana bilar tillsammans.

4 För att kvalificeras som G-bil måste det kunna bevisas att modellen tävlat internationellt före 1972-01-01.

5 Det är bilsportförbundet i tillverkningslandet som skall tillhandahålla bevisning för att en GTS-bil är tillverkad i 100 mekaniskt identiska exemplar inom klassningsperioden. Om en sådan modell blivit homologerad senare får den bara använda delar som ingår i homologeringen.

6 Vindrutor på öppna E-bilar byggda före 1955-01-01 är fria förutsatt att de når upp minst 20 cm över huven. För öppna bilar byggda 1955-05-01 till 1960-12-31 skall vindrutan ha följande minimidimensioner;  
- vertikal höjd över huven 20 cm  
- bredd: 90 cm upp till 1 000 cc, 100 cm över 1 000 cc.

7 Avgasgrenrör skall följa formgivning och dimensioner hos det homologerade röret med en tolerans på  $\pm 10\%$ .

8 Spårvidd: På E-bilar medges en tolerans på 2,54 cm (1") utöver standardhomologeringen eller originalspecifikation. Detta är inte tillämpligt på bredare spårvidder som tilläggs-homologerats.

9 GTP-B bilar skall följa art 3,6,1 a) och b) rörande spårvidd och däck.

Bulletin 240 augusti -89

1 GTP-A bilar får vara med i FIA-mästerskapet eller Trofén och erövra poäng.

GTP B1 och B2 kan deltaga men får inga poäng och räknas inte med som startande när poängberäkning skall göras.

Anm. GTP-A bilar finns knappast i Sverige

2 Batterier: Man får flytta batteriet från kupén till annat utrymme av säkerhetsskäl. Om man behåller batteriet i kupén måste det vara säkert fastsatt och ha ett isolerande läckagetätt hölje.



3 Man påminner om att brytarkontaktlösa tändsystem inte är tillåtna.

4 Splitfälgar är inte tillåtna med mindre att de kan bevisas vara originalutrustning från perioden.

5 Länkstångshuvuden (rose joints) får användas på krängningshämmare förutsatt att det inte påverkar fjädringsgeometrin.

6 AC Cobra får ha länkstångshuvuden i hjulupphängningarna.

7 Två originalhomologeringar gäller för Ford Shelby GT 350.  
Nr 191 "Mustang Shelby GT 350" med spårvidd fram och bak 144,78 cm.

Nr 504 "Ford Shelby GT 350" med spårvidd fram 148,8 cm och bak 147,3 cm. Sidan 11 i denna handling är inte stämplad och daterad och gäller inte.

8 Volvo M40 växellåda får inte användas i BMW 328, som bör ha sin originalväxellåda.

9 Fr o m 1991-01-01 måste alla GT, GTS och standardvagnar ha vindrutor av laminerat glas. Andra bilar får ha 5 mm tjock transparent plast i stället.

Om det är säkert att laminerat glas inte kan uppbringas kan plastrutor komma att medgivas även för GT, GTS och standardbilar.

Bulletin 247 mars -90.

1 Spårvidd skall mätas när bilar har sin homologerade frihöjd.

2 Porsche 901/911 med kort hjulbas är godkänd i GTS F om den följer homologering 183 och har chassienummer 300 001 - 305 100.

3 Om man byter ut glas mot transparent plast skall fortfarande fönsterramarna uppfylla reglerna.

Bulletin 250 juni -90.

1 Max fälgbredd Formula Junior är 6 1/2" = 165 mm.

2 Ausin Healey Sprite skall ha motorhuv av metall.

3 Ny aluminiummonocoque som följer originalspecifikationen är tillåten vid reparation av Jaguar E-type originalbil.

4 Spärrdiffar i klass F och äldre skall vara ZF kamtyp eller Salisbury friktionstyp. Alltså inga modernare substitut.

5 Hjulbas TVR. Fel angivet i homologeringarna; skall vara TVR Grantura Mk1, Mk2 och Mk2a: 2 134 mm.  
NR Grantura Mk3 och Griffith: 2 172 mm.

6 bGMW 1800 Ti SA innefattas inte av homologering 1286 för 1800 Ti.

7 Chevron B19 får använda aluminiumblock Ford BDG6 motor.

8 Avgasgrenrör (App K 3,6,1n); toleransen  $\pm 10\%$  gäller även diametrar.

För övrigt gäller om personlig utrustning att "blå bokens" bestämmelser fortfarande gäller men vid internationella tävlingar skall hjälmen vara märkt enligt Snell- oc BSI-normerna fr o m 1991. Vid internationella tävlingar krävs också godkännandemärke på overallen. Overaller som tillverkas efter 1991-01-01 skall ha märket baktill på kragen.

Fr o m 1994 kommer endast märkning baktill på kragen att godkännas vid internationell tävling.

Bullergränsen är nu nere i 110 dBA. Den som fått dispens har också fått reda på att arrangör som kräver lägre ljudnivå har rätt att vägra starttillstånd trots dispensen.

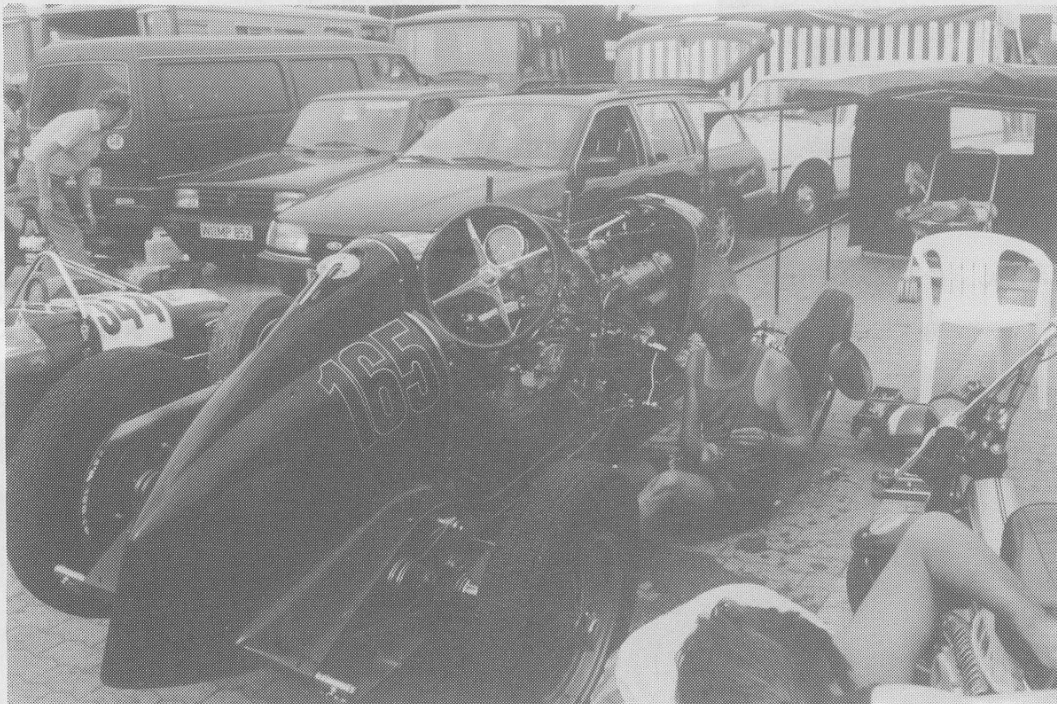
Tillväxten i uttagna licenser inom racing är störst för historisk racing.

Besiktningens verksamheten blommar också. Undertecknad har i år granskat 15 exemplar bara i standardvagnsklassen. Ambitionerna att åstadkomma korrekta bilar har också förbättrats till ideologens stora glädje.

Den svenska mönstringen inför årets Nürburgringevenemang skäms inte heller för sig, 27 anmälda, 18 kom, åtminstone till träning och flera fina framgångar noterades. De tyska arrangörerna har också skärpt sig vilket framgick av besiktning, efterkontroll och represalier.

Det gläder en ideolog att man närmar sig den rätta vägen.

Staffan



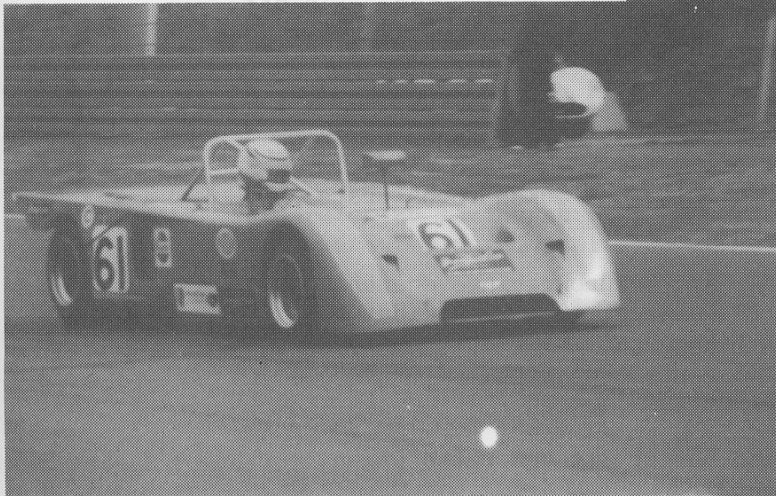
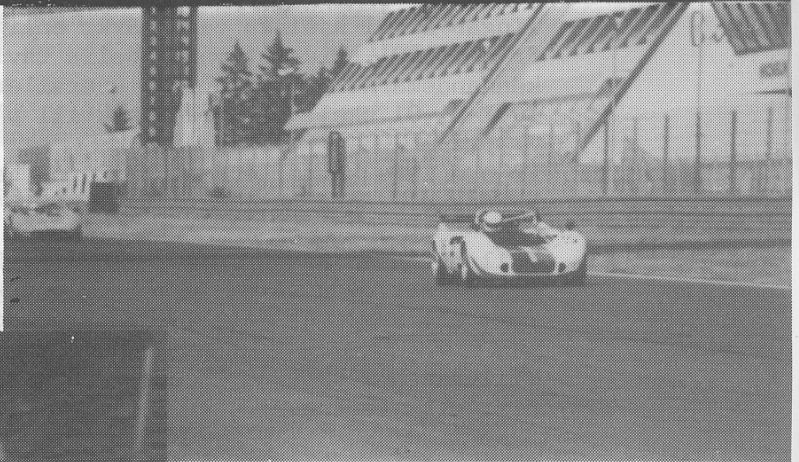


# AVD-OLDTIMER-GRAND-PRIX<sup>®</sup>

9.-12. AUGUST 1990 • NÜRBURGRING

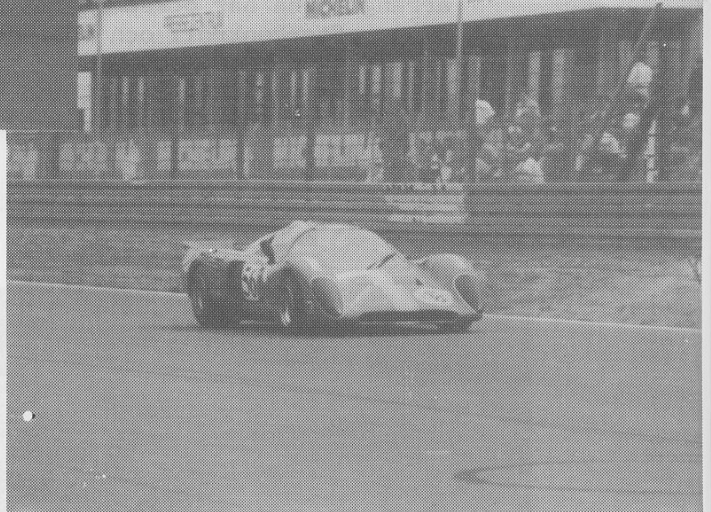
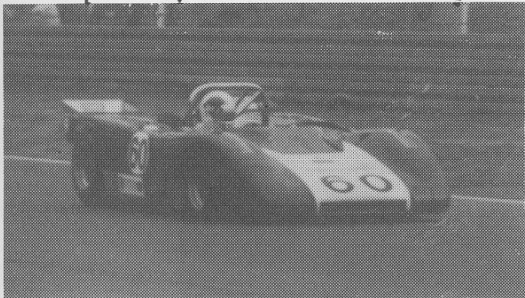
*Svensk-  
glimtar från*

*Full rulle och 130 dB!  
Stig Johnsson med sin  
McLaren M1C i Steigen-  
berger Super Sports Cup.*



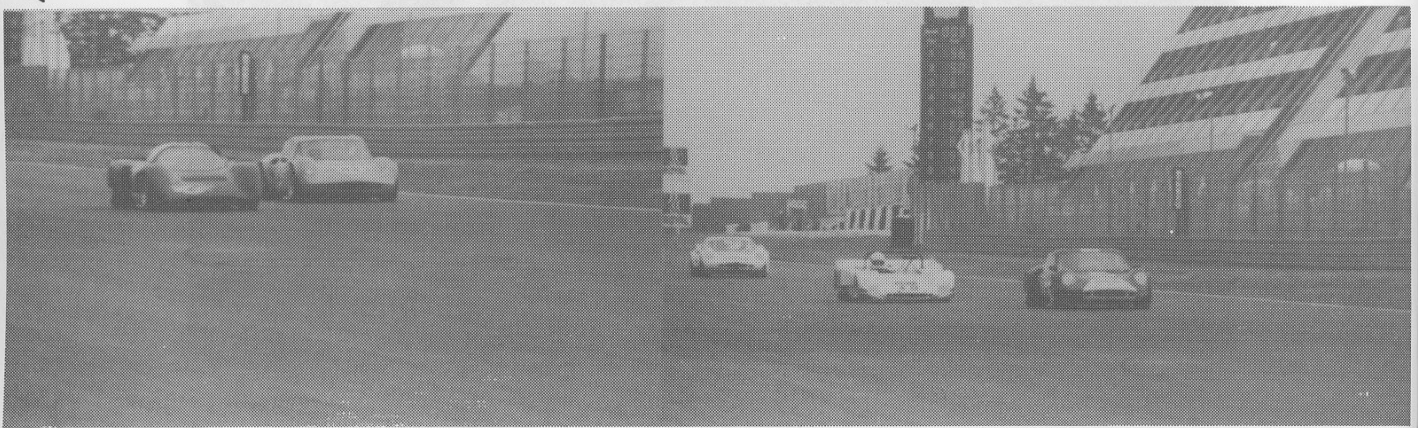
*Jonas Qvarnström, Chevron HD 19,  
fin 2:a i Steigenberger Kl "C" slog  
Kent Abrahamsson, Chevron B16 (nolan)  
med ett par fuffiga tiondelar.*

*Allan Dunevall bröt på lördagen, men lyckades  
kämpa sig i mål på söndagen (nedan)*



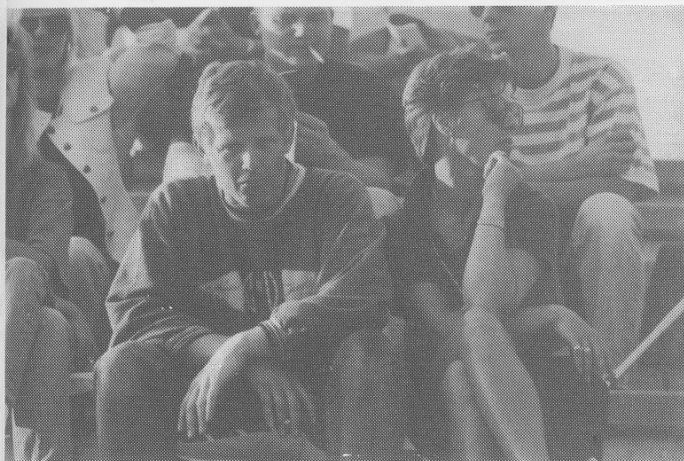
*Björn Knutsson i kamp med  
Jost Kolisch. ⚡*

*Gösta Pettersson gjorde som vanligt en  
habil insats. ⚡*





T  
X  
IG



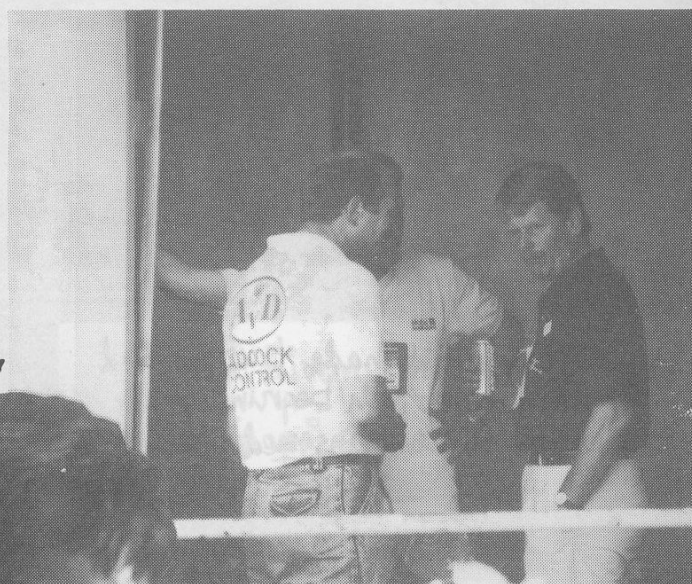
Sålt smöret och tappat pengarna? Nej, men Lolan kökte för Horst på träningen så han kvalade inte in, utan fick titta på (T.v)

Gunnar Edmgren körde sönder sin Maserati, och fick också tid över för annat (Nedan)

9,  
89  
kan)



Boman tappade hjulet på BRN-en och blev Mon-Startar  
Det hände visst "något" i Walters motor



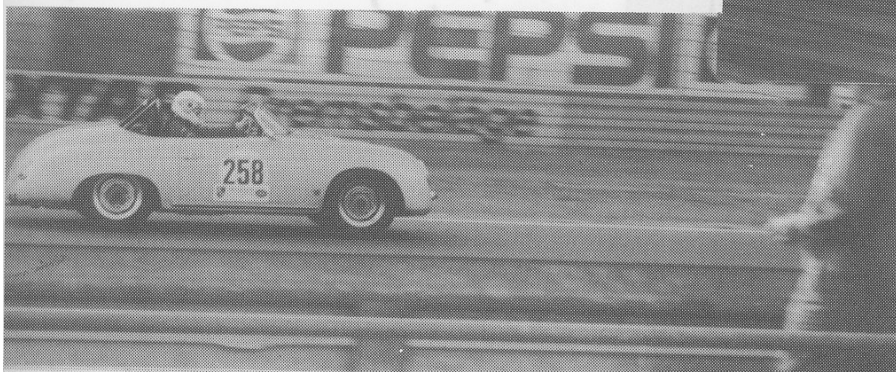
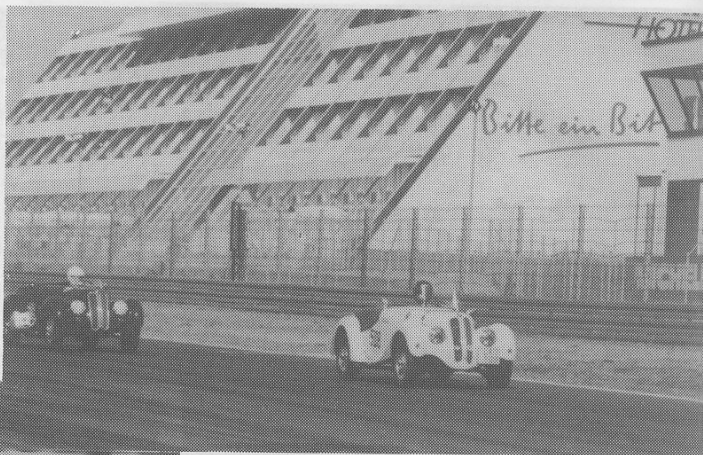
Johnny Lundberger och Richard Longman vann 1300cc standardklassen med Cooper "S" (lönast t.h) och det blev även till dubbel-seger genom Reine Wisell och Tommy Brorsson i den andra svensk Kojan (N. t.h)

Greger Petersson och Johnny Haraldsson kom 8:a i "Cortina klassen" men att detta även var 8:e plats totalt, var något av en prestation i det tysta med en "gubbil". (Volvo 122S, nedan)  
PS! Tjej Cortinor disk - Jades, så de blev 6:a!! Anna bättre.





Rune Berg  
Sven skarnas älderman (dock bara  
enl. prästbetyget) vann på lördagen  
och blev sammanlagt 2:a med  
sin fina BMW 328.



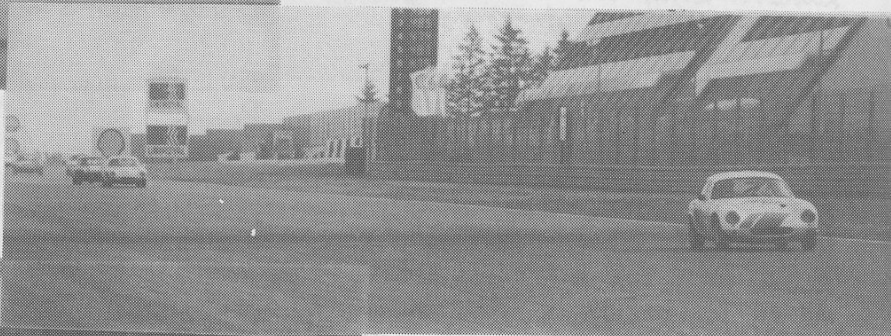
Bengt-Åke Bengtsson  
gasar fullt med  
sin Porsche 356.

J-O. Bergqvist hade trubbel med  
växellänkaget, och begrundar här  
eländet tillsammans med fansen.



Janne Skaag fick inte starta, men  
fick ändå starta med sin  
Porsche 356 "Prototyp."

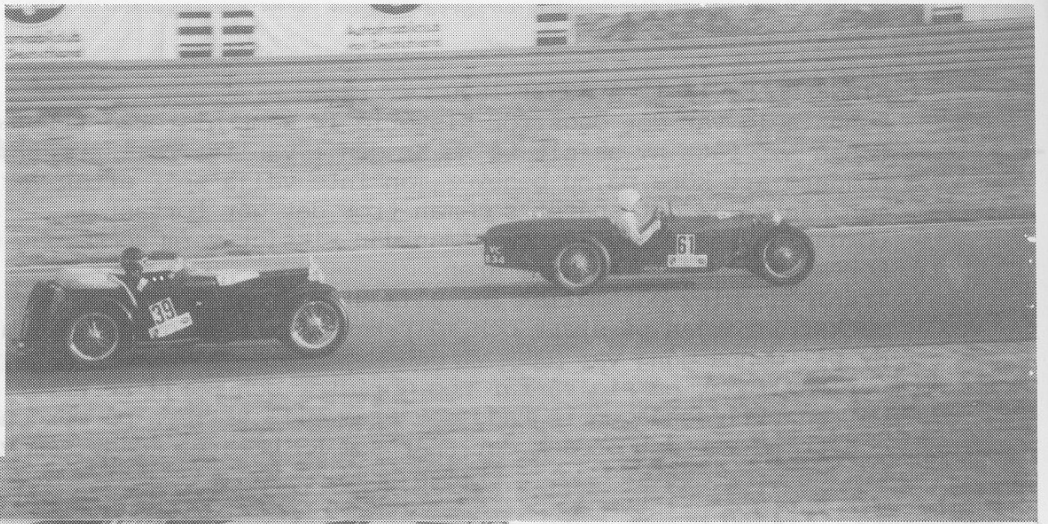
Tommy Brorsson! Så här  
överlägsen var han redan  
efter ett varv i lilla GT5-  
klassen.



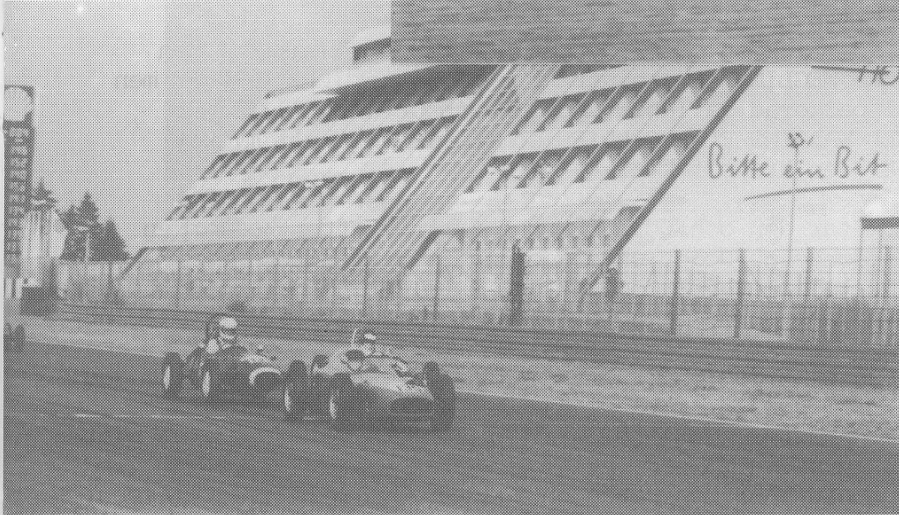
Brorsson igen! Han vann  
söndagsracet i länad tysk  
Elan, trots en något medel-  
måttig start. i bil no  
277 till vänster.



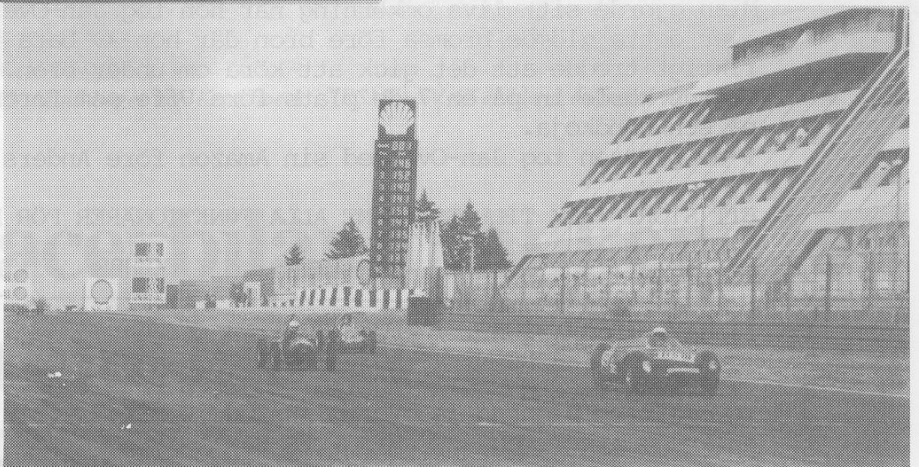
Roland Haraldsson körde "Gleichmässig" med sin Riley och kom 16:e.



Rolf "D." Carlsson ligger här före Ingvar Malm. Ingvar blev sammanlagt 3:a med Elvan, medan "D" fick bryta på söndagen, men blev klassad 9:a med Saaben.



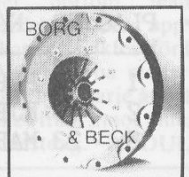
Eummar Rösler körde som aldrig förr och blev 2:a i midgetklassen. Peter Kumlin smälte en kolv på sista varvet men blev klassad 4:a. Här jagar de bägge en söt OSCA.



Aj!  
Min vrickade onda fot!

Bruno Rösler! Pst!  
Här är nåt  
för Dig!

**ap**  
**RACING**



THE WORLD'S LARGEST RANGE  
OF RACING AND RALLY BRAKE  
AND CLUTCH EQUIPMENT.

*RH.*



KINNEKULLE 11-12 AUGUSTI 1990.

Denna helg var det dags för historic IV samt historic III med 3 st från GT/GTS/GTP. Banan har fått ny asfalt så nu är den i vanliga fall trevliga banan en riktig höjdare att köra på, nu behöver man inte välja spår efter var groparna finns utan man kan välja det spåret som man tror det går fortast i.

Lördagen visade sig bli en sådan där riktigt varm sommardag som vi har blivit lite bortskämda med de senaste åren.

Träningen blev odramatisk för alla utom Bengt Bengtsson som satte sin MB 220 i räcket i början på start och målrakkan så att de dyra Amerikalysena gick åt h-te. Ny bil denna gång var JAN-OVE JOHANSSON med en VOLVO AMAZON, får bara Jan-Ove ett par tävlingar på sig så får nog Christer och Börje se efter lite extra i backspegeln. Natten till söndagen regnade det fram till 9-tiden på morgonen, när vi skulle ut och träna var det endast det spår som RS bilarna körde som var åkbart, när man kom utanför det var det tack och adjö.

Det var nog hälften av oss som fick en önskad resa ut bland grönsakerna, den längsta resan stod nog ANDERS WEGLIN för, jag har kört på Kinnekulle i 10 år men aldrig tidigare sett en bil parkerad så långt upp i kvarnkurvan.

Ny bil på söndagen var KJELL WALLINS ELWA-COURIER som kommer att bli mycket farlig bland GTP bilarna när den är helt klar.

SÅ TILL TÄVLINGEN.

Starten går, Pelle Haegermark tar den och försvinner i fjärran, efter kommer en alldeles för tät klunga bestående av Roger, undertecknad, Sverre samt Kjelle, de första 2 varven var en helt öppen affär om vem som skulle ta hand om andraplatsen, det visade sig att Kjelle var den vassaste av oss, Kjelle som startade sist låg nu på andra plats.

Roger och jag körde nära nog jämnsides under de närmaste varven men sedan kom jag om för att göra några dåliga försök att köra om Kjelle. Under tiden hade Roger full uppvaktning bakifrån av Sverres hundkoja. Christer kunde bevaka sin 4-de plats före Bengt som kämpade med sin stora MB.

Nisse hade fått bra snurr på sin SAAB och kunde ohotad ta segern i lilla klassen. Mian gjorde sitt livs omkörning när hon tog Jan-Ove på startrakan och i upphetsningen över detta glömde bromsa före bron där hon av bara farten körde om Uffe som nog inte riktigt trodde att det gick att köra om under bron.

Magnus körde in på en 7-de plats före Uffe som fortfarande kämpar med väghållningen på sin hundkoja.

9-de platsen tog Jan-Ove med sin Amazon före Anders med SAAB 96-an.

ETT STORT TACK TILL SSK SAMT ALLA FUNKTIONÄRER FÖR EN MYCKET TREVLIIG HELG

PLAC	NR	NAMN	BILMARKE	KLUBB	ADRESS	TID/VARV	HAST. Km/h
1	11	MATS ISRAELSSON	FORD CORTINA	RHK	DANDERYD	11.14.95	110.41
2	10	ROGER GRIMBORG	LOTUS CORTINA	RHK	TABY	11.22.43	109.20
3	7	SVERRE LØCHEN	AUSTIN COOPER S	RHK	NORGE	11.24.11	108.93
4	19	CHRISTER HAGBERG	VOLVO AMAZON	SSK	ENSKEDE	12.02.07	103.20
5	25	BENGT BENGTSSON	MERCEDES BENZ	RHK	JARFALLA	9 VARV	--
6	21	NILS-OLOF JONSSON	SAAB 96 SPORT	STRANGNAS AMS	STRANGNAS	9 VARV	--
7	9	MAGNUS NILSSON	SAAB SPORT	RHK	VANERSBORG	9 VARV	--
8	17	ULF LINDBERG	AUSTIN COOPER S	RHK	FÄRENTUNA	9 VARV	--
9	26	JAN-OVE JOHANSSON	VOLVO AMAZON	HALLSBERGS MK	HALLSBERG	9 VARV	--
10	27	ANDERS WEGLIN	SAAB 96	WOXNADALENS MK	ALFTA	9 VARV	--

BASTA VARVTID NR 11 MATS ISRAELSSON 1.06.77 (111.61 Km/h) PÅ VARV 5  
\*\*\* NYTT VARVREKORD \*\*\*

PLAC	NR	NAMN	BILMARKE	KLUBB	ADRESS	TID/VARV	HAST. Km/h
1	32	PER HAEGERMARCK	MARCO'S 1800 GT	SVKG	HOVAS	11.04.16	112.20
2	39	KJELL WALLIN	ELWA-COURIER	RHK	STOCKHOLM	11.14.67	110.45
3	23	MARIE-L. JUTTERSTRÖM	MG MIDGET	RHK	TABY	9 VARV	--

16 BASTA VARVTID NR 32 PER HAEGERMARCK 1.05.32 (114.08 Km/h) PÅ VARV 4  
\*\*\* NYTT VARVREKORRD \*\*\*



Lennart Matsson i "Caroline" FV-67 till höger och Kent Bæck i "RSM", FV-67 är bland de veteraner som kör i Åhus.

### Fest i Åhus:

# Gamla racerbilar blänker nästan ännu bättre än nya

ÅHUS. Mycket oljud blir det i Åhus på lördag, då tio racerbilar utan ljuddämpare kör på gatorna. Det är nämligen dags igen för den numera traditionella uppvisningen av veteranracerbilar. För uppvisningen står Åhus Racing Team som för fjärde gången visar sina bilar i samband med hamnfesten.

– Polisen kommer att eskortera bilarna till Köpmannagatan, där uppställning och presentation sker klockan 14.00, berättar Åke Lindh. Arrangemanget har tidigare lockat mycket folk, och lär göra även i år, bara vi kommer överens med vädermakterna.

Bilarna kör fem varv i kortegen, efter en polisbil med påslagna utryckningssignaler. De kör på Köpmannagatan, Varvgatan. Skeppsbron och åter till Köpmannagatan. Uppvisningen avslutas med ytterligare en uppställning på ICA-Assets parkering, där publiken kan titta närmare på bilarna.

– Vi kommer att visa bilar från mellan 65 och 86, däribland den avlidne Ronnie Petersons "Swebe", F3 från 1966, säger Åke Lindh. Det finns bara en sådan bil i hela Sverige.

De flesta bilar som visas tävlade på 60-70 talen då teammedlemmarna var unga. Men det blir som sagt nyare modeller också. Dessutom har man

bjudit ett par veteranracerförare från Kristianstad och Helsingborg att delta i lördagens fest.

– Eftersom detta inte är någon tävling ska vi köra tre olika klasser samtidigt, säger Lindh. Det blir nämligen en blandning av FV-, FF-, F3- och eventuellt F4-bilar. Vi kommer av säkerhetsskäl att köra högst i andra växeln.

Åke Lindh framhåller att teamet genom sin uppvisning gör lite jippo för Åhus. Men ett jippo är det också för teamet själv. Sedan 4-5 år tillbaka deltar man nämligen i de så kallade historiska tävlingarna, där bara gamla bilar får vara med. Tävlingarna äger rum sommar-

tid i Knutstorp, Sturup, Anderstorp, Mantorp och Kinnekulle. Mellan tävlingarna kör man träningsvarv i Helsingborg. Där ligger den närmaste banan.

– Förutom tävlingar har vi mycket annat att dela med varandra, menar Åke. Vi är ett gäng på ett tiotal mogna entusiaster som inte minst intresserar sig för renoveringsarbete samt att socialt umgås med varandra.

Men på lördag sträcker sig umgänget bortom teamets gränser, då man ställer upp och medverkar i en folkfest för hela Åhus. Veteranerna menar att det är lika roligt varje år och de ser mycket fram emot ännu en nöjesrik festdag. ABDUL H.



Till allas besvikelse är tillströmningen från övriga Sverige starkt begränsad när det gäller att ställa upp och ha en trevlig racing-helg. Lika delar tävling och social samvaro borde locka fler entusiaster ur sina garage. Kanske är det den till synes oseriösa ljudmätningen som skördar sina offer, och som den för tillfället är utformad, ligger kritiken tung i luften kring provplatsen. I övrigt är alltid Stockholms Sportvagnsklubbs arrangemang mycket bra och med duktig personal som gör sitt bästa för att fortkåkarna ska trivas. Kinnekulle Ring har efter ny banbeläggning blivit en idealbana för oss som åker med historiska bilar utan någon större väghållning och hästkraftsansamling. Tidsträningen visade också förbättrade tider på många håll. Även om regnet ställde till besvär så var stämningen god bland förarna inför söndagens tävlingar. Strax efter start fick de båda lotusfordarna kraftig närkontakt och tävlingsledningen kunde demonstrera att svartflaggan ersatts av röd flagg och det hela började om från början. Start nummer två gick bättre och de norska formel-treorna kunde ta upp en intern kamp om ledningen. Det skulle visa sig att Arve Ytterdahl var den som hade bästa varvtid och som slog kompisen Per-Erik Syverstad med ett par sekunder i mål. I den något decimerade skaran av formelfordar, kämpade Anders Lindskoug mot Christer Lofthammar för att kanske få en plats på prispallen men Lofthammar var omöjlig och även om Lindskoug snurrade och stod i så fick han se sig slagen av den tjusiga Dulon formelforden från Jönköping. Avdelningen Otur stod Kenth Åkesson och Åke Lindh Åhus för. Åkessons Merlyn-formelford tappade oljetrycket och började låta illa och Åke Lindhs formel vee hade tvärtom lite för mycket tryck så att ventilkåpan började läcka och den alerta tävlingsledningen visade en besviken formel vee-förare i ledning till depå. Detta gjorde att undertecknad kunde dra i mål som vinnare bland formel vee bilarna. På andra och tredje plats kom Ingvar Thorell Ängelholm och Lennart Mattsson Åhus. Ingvar Thorell som lånat Anders Lindskougs formel vee åkte med en viss försiktighet. Formel vee är en oberäknelig biltyp att ratta runt med och vi som kämpar med dessa gamla bilar fick uppskattande ord att ta med oss hem.

Kent Baeck

## BESIKTNING VID TÄVLINGAR

Kontrollrutinerna börjar nu fungera allt bättre. De flesta förare har sin ID-handling med och anmärkningarna har varit ganska få.

Fortfarande är det så att vi bara haft resurser till att kontrollera utvändigt synliga egenskaper, fälgar, däck, spårvidd, förgasarutrustning, grenrör och liknande.

Inför tävlingen på Anderstorp 22-23/9 meddelas härmed att segrarna i de olika klasserna kommer att underkastas en mera noggrann efterkontroll som kan komma att innebära kontroll av cylindermått och ventilstorlekar. Samtidigt får man ju då också tillfälle att kolla material i t ex stötstänger.

Jag har blivit så imponerad av historiska bilars fartresurser att det är svårt att behärska nyfikenheten.

Vi ses på Anderstorp

Staffan

## RESULTAT TÄVLING

## HISTORIC IV

### KINNEKULLE RING

9 Varv

1990-08-12

PLAC	NR	NAMN	BILMARKE	KLUBB	ADRESS	TID/VARV	HAST. Km/h
1	40	ARVE YTTERDAHL	GRD 373	SSK	NORGE	8.56.66	124.97
2	47	PER ERIK SYVERSTAD	GRD F3	RHK	NORGE	8.58.39	124.57
3	65	CHRISTER LOFTHAMMAR	DULON FF	RHK	JONKÖPING	9.31.18	117.42
4	69	ANDERS LINDSKOUG	LOTUS 61 FF	RHK	HELSINGBORG	9.32.99	117.05
5	77	MATS LINDE	MERLYN Mk II	RHK	HELSINGBORG	8 VARV	--
6	72	KENT BAECK	RSM TASCOCAR	RHK	AHUS	7 VARV	--
7	66	INGVAR THORELL	MERLYN MK20	RHK	BOLLEBYGD	7 VARV	--
8	71	LENNART MATSSON	KAROLIN FV	HYLLINGE MS	AHUS	7 VARV	--
9	70	AKE LINDH	LS4 FV	RHK	AHUS	5 VARV	--



## "RUTBYXAN" 50 år.

"Jävla lurifaxar!" Det var det enda som den annars sällan mållöse Jan "Rutbyxan" Tromark fick ur sig när han möttes på Sturup av 150 gratulanter medförandes ett trettiotal sport- och tävlingsbilar.

Det hela började för flera månader sedan när en arbetsgrupp under ledning av Jans rådiga hustru Pia skickade ut inbjudningar till evenemanget ifråga. Det hela skulle gå av stapeln dagen innan Jans 50-årsdag för att inte störa den officiellt planerade festen på söndagen. Alla deltagare hade hållit tyst som muren och infann sig med bil och hjälm på lördagsmorgonen. Förmiddagen gick åt till träning under ledning av tävlingsledaren för dagen Ian Nilsson. Som målflagga för att flagga av de olika tävlingspassen använde Ian ett par för dagen inköpta mycket rutiga byxor hängda på en stång. Bland de deltagande ekipagen kunde man märka såväl moderna som historiska sportvagnar samt några stycken formelbilar. Välrepresenterade märken var Porsche och TVR, men där fanns också Mazda Miata, BMW av äldre modell, Morgan, Renault Alpine m m. Medan vi bekantade oss med den roliga Sturupbanan dukades kaffe upp på skånskt manér. Efter ytterligare några heats körning och inmundigandet av en träkolsgrillad korv började den spännande väntan på jubilaren. Något efter utsatt tid dök han också upp, eller rättare sagt ner, från himlen i helikopter flugen av hans granne i ödåkra. Efter chocken att se alla dessa förväntansfulla människor hämtade dock jubilaren sig tillfälligt och började provköra de närvarande bilarna. Det gällde att välja ut en lämplig bil att köra jubileumsracet med. Efter noggrann provning fastnade dock Janne för en röd TVR 350 i ägd av Linda Puur i Glumslöv. Denna körde Janne i racet och tampades vilt med Anders Wickström i Porsche och Kalle Puur i en TVR 3000M. Det gick både på längden och på tvären för herr "Rutbyxan" men hela tiden på rätt sida om banmarkeringarna. Efter 10 varv flaggade, med de rutiga byxorna, ordföranden i RHK av Lasse Widenborg som förste man över mållinjen. Dock utan att vinna tävlingen då man för dagen körde efter tävlingsformeln GDP (grandeur de pantalong) d v s tiden dividerades med förarens midjemått vilken gjorde till vinnare - Jan Tromark!

Efter en behövlig paus vidtog middagen vilken serverades i depåtältet på banan. En ytterst delikat buffé dukades upp ackompanjerad av goda drycker. Med viltpatén och det andra god på plats började presentutdelningen under ledning av Mr Seebeach. En elektrisk orgel visade sig vara den gemensamma presenten som alla närvarande samlat till. Denna behövde dock inte användas då musiker fanns till hands för att spela upp till dansen.

Ett stort tack till Pia Tromark och festkommitten samt naturligtvis till jubilaren som var orsaken till att vi fick uppleva en sådan fin dag.

Bengt "Frog" Dieden

## GARAGEINVIGNING HOS STAFFAN LINDBERG

En fin fredagskväll i slutet av juli invigde Staffan Lindberg, RHK:s gamla chefsideolog och tillika besiktningsman, sitt nya garagebygge i Skarpnäck söder om Stockholms city. Med en byggnadsyta större än huset erbjöd garaget god plats för att intaga smörgåsar och öl för en skara racerhistoriker. Bland gästerna fanns Richard Cederlund vår president som nyligen fyllt 70 år. Tillfället togs i akt för att lämna över RHK:s present, nämligen en elektrisk ostronöppnare. En detalj som inte bör saknas i någon gentlemans kök.

Från RHK tar vi tillfället i akt att gratulera Richard Cederlund på hans födelsedag samt Staffan Lindberg till ett fint garage som förhoppningsvis skall rymma många fina reglementsensliga historiska racerbilar. Tack Staffan för en fin kväll.

1 september 1990

Tävlingsrapport klass A-D från  
Mantorp Park den 25-26 augusti 1990

Mantorp Park var fullsmockat med bilar. Klass A-D stod inte att finna samlade utan befann sig än här, än där. (Enligt uppgift hade plats reserverats för de olika klasserna, men markeringar/bevakning saknades, och de som inte kom tidigt fick söka sig plats bäst de kunde, vilket oftast betydde fjärran från sina klasskamrater). Tillfället var årets tredje deltävling i Historic Heat. Tidigare i år har redan flera "nya" midgetvagnar kommit fram, och denna tendens fick en markant fortsättning här på Mantorp genom att två vagnar av samma ovanliga märke debuterade samtidigt! Det var Carl Axel Klarberg och Stefan Nilsson, båda på Alfa Dana-Jap. Övriga midgetvagnar var välbekanta Lars Hågeman (Swebe-Jap), Allan Göransson (Swebe-Triumph) och Gunnar Rösler (Cooper MkIX). Björn Leufvenius (Effyh 500) och Håkan Sandberg (JBS), har vi lärt känna i år som glada kämpar i gänget.

Fem förkrigsvagnar var anmälda, men Haraldsson och Haajanen anlände utan kärror på grund av motorproblem. De som ställde upp var Björn Roxlin (Morgan 4-4), Per Gjerdrum (MG K3) och Bengt Frelin (MG K3 Special).

I tidsträningarna hade Gunnar Rösler, som inte kört tidigare i år, den bästa tiden. I motsats till moderna tävlingsmotorer, som går bra på nästan alla varv, går Gunnars motor perfekt på höga varv men låter och går illa på lägre varv - precis så skall det vara med en gammal tävlingsmotor. Lars Hågeman hade nästbästa tiden. Håkan Sandberg fick först problem med kopplingen och lagade den, men under sista tidsträningen havererade ett kamaxeldrev och sedan var det kört.

Handicap-startordningen bestämdes denna gång på det sättet, att förkrigsvagnarna och Björn Leufvenius bildade en grupp och övriga midgetvagnar den andra gruppen. Grupperna skulle starta med ett intervall motsvarande skillnaden mellan snabbaste tid för förkrigsvagnarna och snabbaste tid för midgetarna, vilket blev 40 sekunder. I praktiken, på grund av kopplingsfel, tilläts Roxlin (Morgan 4-4) undantagsvis starta från depåkan i s.k. flygande start.

Startfältet kom sålunda att se ut så här:

Första gruppen: 10 Bengt Frelin MG, 9 Per Gjerdrum MG och

3 Björn Leufvenius Effyh.

12 Björn Roxlin Morgan separat från depåkan.

Andra gruppen, efter  
40 sekunder:

2 Stefan Nilsson Alfa-Dana, 11 Gunnar Rösler Cooper

5 Carl Axel Klarberg Alfa-Dana, 1 Lars Hågeman

Swebe och 6 Allan Göransson Swebe.



Starten gick fint utom för Stefan Nilsson, som fick bränslestopp på startlinjen och blev stående. Roxlin blev igångknuffad med direktkopplad växel från depårakan.

Efter ett antal varv började de snabbaste i den snabbare andra gruppen tydligt ta in på den första gruppen. Per Gjerdrum och Bengt Frelin såg ut att parköra med sina fina kompressormatade MG, men Frelin trampade fel och missade en växel i förväljarlådan på sjätte varvet och blev omkörd av både Gunnar Rösler och även debuterande Klarberg. I motsats till vad som är vanligt på premiärer gick nämligen Klarbergs motor allt bättre ju längre racet led. Att ta tredje pris i debuten är anmärkningsvärt! Så småningom hann Gunnar Rösler upp även ledande Gjerdrum och vann.

Roxlin gjorde en strålande insats genom att fullfölja nio av de tio varven - alla som kört kopplingslöst vet att motorvarvtalet måste ges tid att sjunka innan iläggning av högre växel. Även växling till högre utväxlingsförhållande tar tid. Leufvenius hade problem med förgasaren, som inte vill ge fullgas, men han lyckades krängla till sig en sjätte placering tack vare Hågemans tändningsfel, som direkt ledde till motorstopp efter bara fyra körda varv.

#### Resultat:

#### Verklig tid

1. Gunnar Rösler	Cooper MkIX	1955	12.44.89
2. Per Gjerdrum	MG K3	1934	12.54.71
3. Carl Axel Klarberg	Alfa Dana Jap	1955	12.25.93
4. Bengt Frelin	MG K3 Special	1933	13.07.09
5. Allan Göransson	Swebe	1954	12.30.82
6. Björn Leufvenius	Effyh 500	1949	13.08.53
7. Björn Roxlin	Morgan 4-4	1938	9 varv

Bröt: Stefan Nilsson Alfa Dana-Jap (bränslestopp)  
Lars Hågeman Swebe-Jap (tändning)

Kom inte till

start: Håkan Sandberg JBS (kamaxeldrev)

N.b.: Angivna tider är handicap-korrigerade, och avviker därför i vissa fall från det officiella slutresultatet.

Allan Göransson fick ett specialdestinerat pris för handicap-tävlingar, donerat av racingmecenaten Pontus Betterberg, för att han uppnådde den i handicaptävlingar mycket hedervärda distinktionen av minsta skillnad mellan snabbaste träningsvarvtid och snabbaste tävlingsvarvtid. Allans tidsdifferens var bara 0,1 sek.! Priset, som vid den formella prisutdelningen hade kommit bort men till slut nådde den tålmodige pristagaren, har lett till att han numera är en entusiastisk konsument av den fina gamla drycken té, i detta fall Liptons, en dryck som tyvärr i detta land nästan, och skamligt, utkonkurrerats av en svart sörja benämnd kaffe.

En eloge till MK Skandia och Mantorps MK för ett mycket trevligt evenemang. Klubbarnas representanter uppskattas för smidigt uppträdande och för tillmötesgåendet i samband med Roxlins litet ovanliga startprocedur.

L. Haajanen

Bildtext:

Stefan Nilssons Alfa Dana-Jap. I bakgrunden syns specialpristagaren Allan Göransson med charmant fru.

#### SOLLENTUNAMÄSSAN 1990.

RHK kommer att vara med på den stora bilmässan i Sollentuna i höst, har du någonvideofilm från årets tävlingar som vi kan låna och kopiera av eller om du har någon bil eller annan rekvesita vi kan använda oss av för att göra en bra monter hör av dig till Mats Israelsson på telefon 08/756 28 35 efter kl 19.00

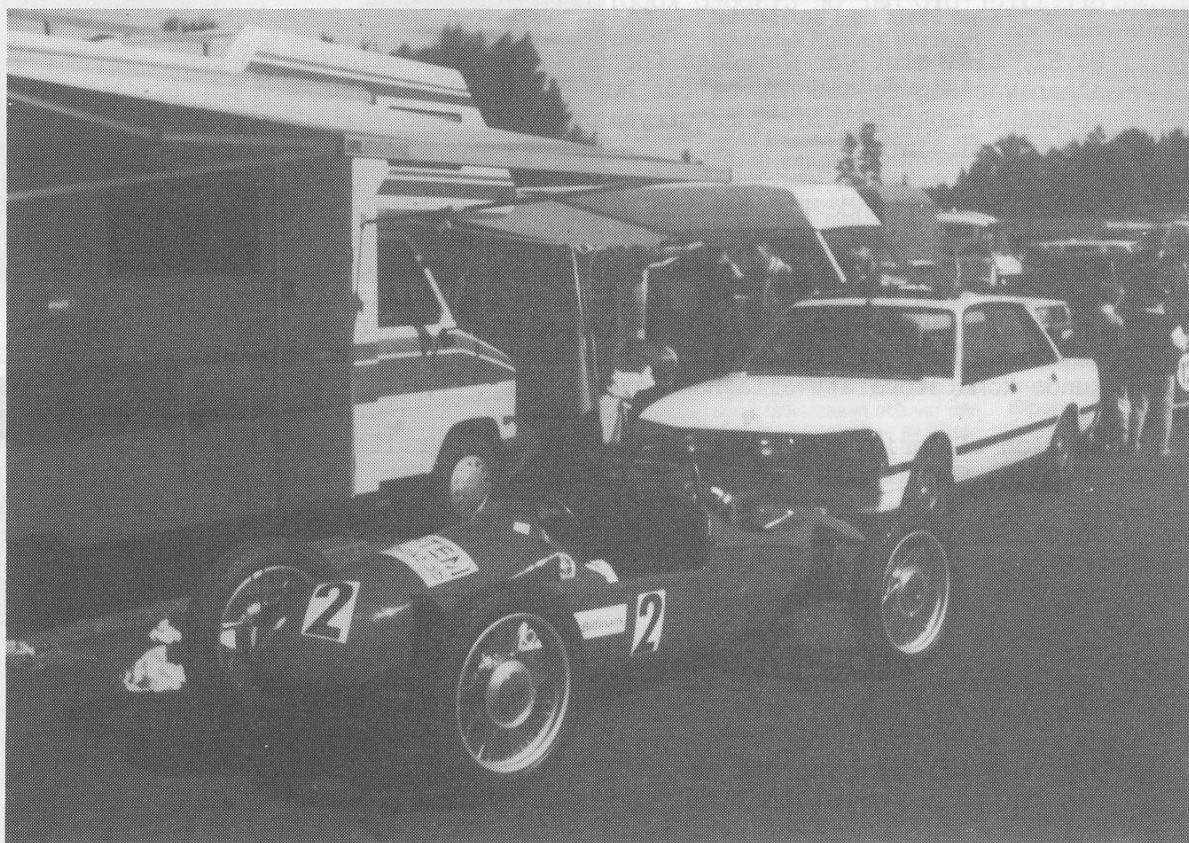
#### DECIBEL 1991

Nästa år kommer det nya regler för ljudet, 110 dB kommer att gälla för alla svenska banor. 90% av de som kör nu ligger redan under det talet, men för de som inte gör det gäller det att ordna detta under vintern.

Säga vad man vill om ljuddämpare på racerbilar, men nog är det behagligare att gå i depån nu än för 2 år sedan.

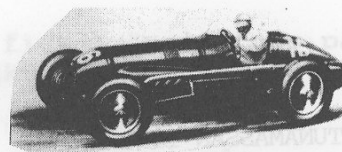
#### RHK HÄLSAR NEDANSTÄENDE NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA I KLUBBEN.

Namn	Adress	Post nr	Postadress	Tel. hem	Tel. arb	Nr.
GÄRDER DICK	MORBROR RUBENS VAG 11	653 46	KARLSTAD	054 - 16 28 94		41
ROS' EN OLOF	KRANSEN 3	416 27	GÖTEBORG	013 - 21 02 43	031 - 66 61 82	41
SUNDBLAD ERIK	RINGEN 46	182 74	STOCKSUND	08 - 85 68 68		41
JOHANSSON JAN-OVE	EKLIDEN 31	694 00	HALLSBERG	0588 - 121 67	0588 - 100 12	41
PHERSSON LENNART	ESSINGE HÖGVAG 15	112 65	STOCKHOLM	08 - 13 75 22		41
SUNDBLAD ERIK	RINGEN 46	182 74	STOCKSUND	08 - 85 68 68		41
ANDERBERG GÖRAN	PL 393	260 35	ÖDAKRA	042 - 20 41 56	042 - 718 17	41
NILSSON STEFAN	HEMMEGLÖVSGÅRD	269 00	BASTAD	0431 - 742 48		41





Starten gick fint utom för Stefan Nilsson, som startlinjen och blev stående. Roxlin blev isärkopplad växel från depån.



## JARVSÖBACKEN - ETT NORRLANDSKT AVENTYR

Jobbet slut och man åker hemåt i sakta mak genom köerna. I huvudet mal hela tiden tanken på hur det ska fungera med historiska bilar i en modern baktävling. Ska RHKs medlemmar göra bra ifrån sig?

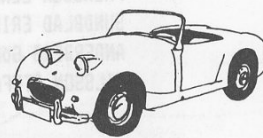
Allt för sent kom Maria och jag hemifrån, och allt för kvickt körde vi mot Hälsingland. Som tur var fanns nog trafikpoliserna bänkade framför TV-apparaterna.

Efter tre timmars färd kom vi fram till Järvsöbacken och taxade upp mot tävlingsområdet, men vad nu då, ingen RHK:are där! Ja, man får väl skylla sig själv när man kommer för sent. Problemet var bara att jag utlovat boende för några stycken i sommartorpet.

Efter lite letande fann vi övriga gänget och alla sökte sig mot sitt respektive boende.

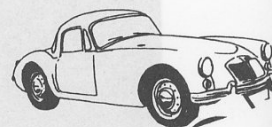
På lördagsmorgonen var alla på plats i depån och kunde konstatera att RHK hade fått den bästa depån tillsammans med Sportklassen i back-SM. Arrangörerna hade tydligen förväntningar på oss.

Från vår depå kunde vi med bävan se Escorter och Mantor göra 30-40 meter långa svarta sträck i asfalten. Inte direkt uppbyggligt för självförtroendet. Några började redan känna sig smått pinsamma med tanke på att de kanske skulle få till maximalt ett litet pip när de släppte kopplingen.



Nåväl, till slut var det dags för de historiska bilarna. En och annan var nog rejält nervös för hur det skulle gå att köra uppför en okänd backe på tid. Inga utrymmen för missade växlar och fel spårval där inte!

Med förvåning kunde konstateras att alla racerhistoriker fick synnerligen trånga hjälmar så snart de individuella starterna gick av stapeln - hornen växte ut. Från depån såg det ut som om de historiska vagnarna var väl så snabba som övriga klasser, ja, undantaget sportklassen med sina turbos m.m.. Efter en dryg halvtimme hade alla historiska bilar kört en gång var, och vi kunde konstatera att alla hade "stortrivits."



Kvällen tillbringades med glatt sällskap och grillat kött under trevliga förhållanden på undertecknads landställe.

På söndag morgon var det dags för SM-klassernas finaler och två heat med historiska vagnar. Publikon började fylla backen och fjärilar de tävlandes magar.

Vid en snabb blick på de olika heatens tider kunde vi konstatera att de snabbaste av de historiska vagnarna mycket väl skulle kunna placera sig på prispallen i vissa av SM-klassern. Efter dagens slut skulle det visa sig att den snabbaste historiska vagnen kommit upp för den ca 900 meter långa backen på samma tid som en segrare i nationella rallyklassen - inte illa alls.

Att peka ut någon särskild förare bland de våra skulle vara alltför orättvist. Låt mig bara konstatera att vi RHK:are väckte berättigat uppsende både vad avser förarkvaliteter och bilmaterial. Arrangörerna i Järvsöbacken och deras funktionärer var lika nöjda med oss som de 5000 hövdade publiken.

Låt oss hoppas att Järvsöbacken 1990 var en inledning till något som kan bli precis hur kul som helst.

Tack alla ni som ställde upp och körde era bilar, och som någon skrev - "Den som ändå kunde vrida klockan ett kvartssökel tillbaka...".

Per Norberg



Slad gamling

## Historisk Racing i Järvsöbacken



De historiska bilarna framkallade många nostalgiska känslor i Järvsö. Snabbast upp för backen var Tommy Brorsson i sin Lotus Elite.

Foto: KURT ELIASSON

**BACKE** - En nyhet i bak-sammanhang bjöd Järvsöbackens arrangörer Ljusdals RC på. Den nyheten bestod i en klass för Historisk Racing, där man trummat ihop allt från smattrande tvåtakts-Saabar till formel-bilar.

Att klassen blev populär var inte att ta miste på. Den mellan-norrländska publiken är ju minst sagt svältfödd vad gäller racing, och bilarna från anno dazumal framkallade många nostalgiska minnen från den äldre delen av de församlade.

Klart snabbast var Tommy Brorsson i sin linjesköna Lotus Elite. Tommy for fram i ett tempo som renderade honom samma sluttid som Sune Danielsson i rallyklassen och var därmed klart före resten av fältet.

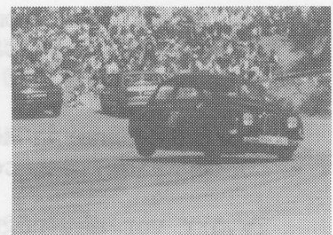
Tvåa blev Horst Bruning i sin Lola formel junior. Horst ledde efter det första åket, men understyrde sig av banan i utgången av chikanen i åk två och dalade därmed en placering.

På tredje och fjärde plats blev det Lotus-Cortina genom Mats Israelsson och Roger Grimmsborg. Den senare var tvåa efter Bruning i det första åket, men lyckades inte lika bra andra gången han äntrade backen.

Frågan är dock ändå om inte Hans Zolnier i en grupp 4-trimrad DKW F12 var den som väckte mest beundran. Kanske inte för sin placering (11:a), men för sitt maximala varvande av den ettiga tvåtaktaren. Vilka toner! Den som ändå kunde vrida klockan ett kvartssökel tillbaka...

KURT ELIASSON

JBs rapport

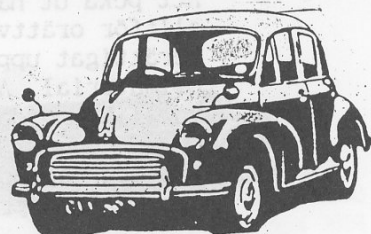
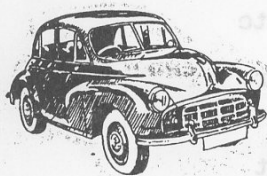


Trehjulning



Deputrevnad





### TÄVLINGSRAPPORT FRÅN MANTORP

Så var det dags för Mantorps sportvagnsmöte igen. Denna gång hade vi lyckats få med tre klasser, nämligen A-D + midgets, CTS/CTP och, hör och häpna, standardvagnar på ett sportvagnsmöte.

När det gäller A-D har alltid lika flitiga Lennart Haajanen lämnat in rapport vilken återfinnes på annan plats i Rutflaggan.

Start fältet i GTS/GTP var relativt hyggligt - 13 vagnar kom till start. Lördagens träning genomfördes i lätt duggregn med härliga uppställ i Parisböjen. Övriga får ursäkta, men det bestående minnet från träningen var Tommy Brorssons upphävande av både tyngd och gravitationskrafter. Den gode Tommy måste ha skolkat från fysiken när Newton var på tal, det är ett som är säkert.

Det alla funderade över var skulle någon kunna slå den omöjliga "Tommy Newton". Två aspiranter fanns enligt tidsträningen, Pelle Haggermark och den ärrade kämpan Kjelle Wallin, bägge dessa i och för sig tävlades i GTP-klassen.

Tävlingen gav svaret - ingen kan hota Tommy, inte ännu i alla fall. Wallin fick en smakstart och tog ledningen de första varven men blev sedan omkörd av Tommy. Pelle H låg de bägge i hasorna och hotade. Efter fyra varv var tätstriden avgjord och det var mer intressant lägre ned i fältet. Janne Skoog och Erik C hade en tät uppgörelse till Jannes favorit.

Per Löveryd hade en fin placering men tvingades ge sig för tekniska problem. En trio Porschar tampades med Mian Jutterström i sin MC. Mötets fulsnyggaste vagn rattades av sköna Barbro Nivstrand. Hennes TVR Crantura luftades för första gången och ekipaget har med all sannolikhet en ljus framtid för sig.

Otursgubbar finns alltid, fråga mig, och oturen slog denna gång hårdast mot Kurt Bertilsson och Jonas Reinius. Teknikaliteter satte stopp för dessa herrar efter åtta respektive tre varv.

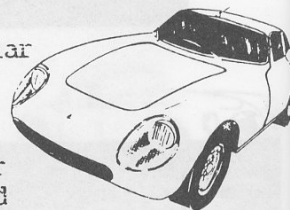
Det var kul att se att CTS-klassen lever och har hälsan, men tretton bilar var väl ändå i minsta laget med tanke på alla bilar som trots allt finns färdiga i landet.

Då var det bättre ställt med Standardvagnarna. 27 bilar var anmälda till start. Därav 5 inbjudna sk rallyåkare. Det betyder att hela 22 standardvagnar kom från RHKs stall. Inte dåligt med tanke på att fyra bilar möstrade in till premiären på Mantorp för två år sedan. Bra gjort klasspappa Mats med flera!

Att många bilar kommer till start är i sig trevligt men att det skulle bjudas på så många härliga fighter på olika platser kunde väl ingen en vågat hoppas på.

Standardvagnarna körde en uppvisningstävling på lördagen samt ett söndagsrace. Det senare det som räknades för RHK-cupen.

Tyvärr var det några som kört sönder på lördagen och därför inte kunde komma till start på söndagen. Men på startlinjen stod i alla fall 23 pigga bilar med Matte, Vicke W och Sverre löchen längst fram. Mats I fick en smakstart och var först in i Parisböjen, tätt följd av Vicke i sin mulliga Ford Falcon och



Sverre L i sin anmärkningsvärt snabba koja. Denna ordning höll sig under ett varv varefter Vico visade vad man kan göra med kubiktum och starka nerver. De resterande varven fick Vico se sig jagad av en ettrig Lotus, mycket skickligt rättad av Mats I. Sverre fick spela tredje part jagades de två i ledningen. Denna ordning höll sig in i mål.

Även om tätstriden var minst sagt rafflande, så utspelade sig en rad "höjdarfighter" längre ned i fältet. Stikkan Dahlman och Gregor Pettersson hade en härlig fight där platser byttes mellan deras mycket fint iordningsställda bilar - Amazon och Ford Mustang.

Stackars Roger Grimberg lyckades inte heller denna gång hinna ifrån sina tekniska problem, som även denna gång spökade.

Börje Melin och en mycket pigg Mälare (Christer H) stod för dagens märkesfight i Volvo-cupen.

En fight längre ned i fältet stog Nisse J och Ulf L för. Framhjulsdrevet och bakhjulslyft.

Att tvåtaktsgänget är uppskattat av publiken går inte att ta miste på. Det luktar härligt och låter underbart. Hans Zolnier hade lite otur och tappade bränsletrycket efter bejublad kamp med Sten Ola S.

En katt bland hermeliner var bilen med minst antal cylindrar - Sia I:s BMW 700, som lyckades ta sig in bland sjungande tvåtaktare.

En trevlig och udda nykomling (jag menar bilen) var Tord E:s NSU.

Ja, att det kunde bli så här bra hade väl ingen kunnat tänka sig för ett par år sedan. Men, som någon sade, Mantorpsmötet blev det första sportvagnsmöte där sportvagnarna blev en bisak. Standardvagnarna stal showen!

Från läktarplats

Per Norberg.

ANDERSTORP 22-23/9

Alla medlemmar hälsas hjärtligt välkomna till Anderstorp. Detta kommer att bli säsongens sista race med tillhörande sluträkning i RHK-cupen. En prisutdelning kommer att hållas efter söndagens race.

På lördag börjar vi 9.00 med besiktning av heat 1. Därefter startar träningspasset för heat 1 kl 10.00. Vi kommer sedan att löpande ordna med träning för övriga heat i nummerordning.

Tidsträningarna kommer att starta efter lunchhuppchäll. Exakt tidpunkt är ännu inte fastställd.

Du som endast kommer på söndagen bör tänka på att vara vid banan senast kl 8.30 för att ordna med papper och besiktning.

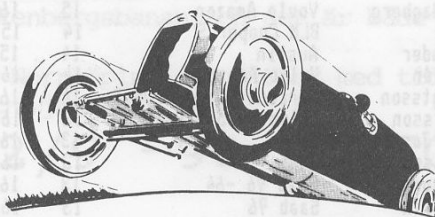
OBS! All körning kommer att ske på den sk klubbsslingan i anslutning till depån.

Möt upp med bil och glatt humör, resten håller klubben med!

Fixa ditt boende i tid.

Per Norberg.

HELA KALASET KOSTAR YNKA 150 kr per BIL!!!!!!!!!!!!





# WROOOM SPLASH

## PROVISIONAL RESULTS - RACE MANTORP PARK HISTORIC GT/GTS 15 Laps

28.56 Kms.

Pos	No	Cl	Driver	Car	Laps	Time	Behind	Km/H	MPH	Best	Km/H	MPH	On
1	12		Tommy Brorsson	Lotus	15	15:20.54		111.69	69.39	1: 0.26	113.74	70.67	6
2	15		Kjell Wallin	Elva Courier	15	15:44.95	0:24.41	108.80	67.50	1: 1.37	110.78	68.84	6
3	1		Pär Haegemark	Marcos	15	15:52.04	0:31.50	107.99	67.10	1: 2.12	110.23	68.49	6
4	11		Jan Skeog	Porsche 356	15	16:16.67	0:56.13	105.27	65.40	1: 3.67	107.28	66.66	6
5	16		Erik Cyrus	Alfa Romeo Giulia Sp	15	16:19.64	0:59.10	104.95	65.20	1: 4.02	107.05	66.52	6
6	3		Per Rosendahl	Porsche	14	15:35.77	1 Lap	102.54	63.71	1: 5.61	104.47	64.91	6
7	6		Beng-Ake Bengtsson	Porsche	14	15:47.67	1 Lap	101.26	62.91	1: 6.25	102.46	64.27	7
8	7		Göran Larsson	Porsche 356C	14	16:24.70	1 Lap	97.45	60.54	1: 8.90	99.48	61.61	7
9	10		Mian Jutterström	MG Midget 63	14	16:27.05	1 Lap	97.22	60.40	1: 8.97	99.23	61.75	8
10	8		Barbro Nivstrand	TVR	13	15:35.07	2 Laps	95.29	59.20	1: 9.72	98.31	61.09	13
11	5		Per Löveryd	Turner MK III	13	16:31.94*	2 Laps	89.83	55.81	1: 3.82	107.40	66.74	13
12	4		Kurt Bertilsson	Porsche	8	?: 0.75	7 Laps	101.40	63.00	1: 5.13	104.44	64.90	13
13	9		Jonas Reinius	Porsche	3	3:26.74	12 Laps	99.46	61.79	1: 6.51	103.05	64.03	13

## PROVISIONAL RESULTS - RACE 1 HISTORIC SALOON 15 Laps

28.55 Kms.

Pos	No	Cl	Driver	Car	Laps	Time	Behind	Km/H	MPH	Best	Km/H	MPH	On
1	2		Bengt T Winqvist	Ford Falcon Fut.d.Sp	15	15:53.12		107.81	66.96	1: 2.82	109.05	67.76	4
2	21		Mats Israelsson	Ford Cortina	15	15:54.10	0: 0.98	107.70	66.89	1: 2.56	109.50	68.04	8
3	4		Sverre Löchen	Austin Cooper S	15	16: 3.17	0:10.05	106.69	66.26	1: 2.54	109.54	68.07	7
4	14		Stig Dahlman	Ford Mustang	15	16:20.04	0:26.92	104.85	65.12	1: 3.44	107.98	67.10	11
5	18		Greger Peterson	Volvo Amazon	15	16:21.73	0:28.61	104.67	65.01	1: 4.40	106.37	66.10	11
6	10		Roger Griemborg	Ford Lotus	15	16:23.39	0:30.27	104.49	64.90	1: 3.29	108.24	67.26	2
7	12		Börje Melin	PV 544 Sport	15	16:41.27	0:48.15	102.63	63.74	1: 5.25	104.99	65.24	11
8	24		Christer Hagberg	Volvo Amazon	15	16:42.36	0:49.24	102.52	63.67	1: 5.44	104.68	65.05	11
9	5		Lars Fritz	ELM Cooper S	14	15:22.79	1 Lap	103.93	64.55	1: 4.59	106.06	65.90	9
10	16		Johan Alander	Austin	14	15:58.86	1 Lap	100.02	62.12	1: 7.40	101.54	63.16	4
11	3		Anders Hylén	Volvo Amazon	14	16:25.89	1 Lap	97.28	60.42	1: 9.03	99.24	61.67	4
12	22		Bengt Bengtsson	Mercedes Benz 220SEB	14	16:43.63	1 Lap	95.56	59.35	1: 9.97	97.91	60.84	2
13	31		Hans Andersson	Volvo PV 544 Sport	13	16: 4.91	2 Laps	92.27	57.32	1:11.80	95.41	59.29	4
14	17		Nils-Olof Jonsson	Saab	13	16:12.73	2 Laps	91.55	56.86	1:12.22	94.86	58.94	9
15	19		Magnus Nilsson	Saab	13	16:30.80	2 Laps	89.88	55.83	1:14.11	92.44	57.44	8
16	64		Göran Kälborn	Saab 96 -64	13	16:32.02	2 Laps	89.77	55.76	1:13.89	92.71	57.61	8
17	25		Anders Weglin	Saab 96	13	16:37.02	2 Laps	89.32	55.48	1:14.93	91.42	56.81	11
18	9		Gia Israelsson	BMW 700	10	17: 6.07	5 Laps	66.76	41.47	1:16.34	89.74	55.76	6
19	23		Hans-Peter Zolnir	DKW	4	4:54.44	11 Laps	93.06	57.80	1: 8.92	99.40	61.75	3
20	8		Sven-Ola Stenqvist	DKW F 12 Gr 2	3	3:39.76	12 Laps	93.52	58.08	1:10.16	97.64	60.67	3
21	11		Ford H Elander	NSU	3	3:51.89	12 Laps	88.62	55.05	1:13.54	93.15	57.88	3

## PROVISIONAL RESULTS - RACE 2 HISTORIC SALOON 15 Laps

28.56 Kms.

Pos	No	Cl	Driver	Car	Laps	Time	Behind	Km/H	MPH	Best	Km/H	MPH	On
1	2		Bengt T Winqvist	Ford Falcon Fut.d.Sp	15	15:48.63		108.82	67.94	1: 1.55	111.36	69.20	9
2	21		Mats Israelsson	Ford Cortina	15	15:49.21	0: 0.58	108.31	67.30	1: 1.99	110.67	68.77	7
3	4		Sverre Löchen	Austin Cooper S	15	15:55.38	0: 6.75	107.61	66.86	1: 2.42	109.81	68.23	7
4	14		Stig Dahlman	Ford Mustang	15	16:19.67	0:31.04	104.94	65.20	1: 3.94	107.20	66.61	2
5	18		Greger Peterson	Volvo Amazon	15	16:20.73	0:32.10	104.83	65.13	1: 4.35	106.51	66.18	4
6	10		Roger Griemborg	Ford Lotus	15	16:23.63	0:35.00	104.52	64.94	1: 4.05	107.01	66.49	6
7	12		Börje Melin	PV 544 Sport	15	16:33.53	0:49.90	102.96	62.97	1: 5.33	104.91	65.17	11
8	24		Christer Hagberg	Volvo Amazon	15	16:39.47	0:50.84	102.87	63.91	1: 4.23	105.72	65.69	10
9	16		Johan Alander	Austin	14	15:53.69	1 Lap	100.62	62.51	1: 5.78	102.84	63.78	10
10	3		Anders Hylén	Volvo Amazon	14	16:14.92	1 Lap	98.43	61.15	1: 7.77	101.14	62.85	2
11	22		Bengt Bengtsson	Mercedes Benz 220SEB	14	16:36.90	1 Lap	96.26	59.80	1: 9.62	98.45	61.17	4
12	8		Sven-Ola Stenqvist	DKW F 12 Gr 2	14	16:52.55	1 Lap	94.77	58.88	1: 9.97	97.95	60.87	4
13	31		Hans Andersson	Volvo PV 544 Sport	14	16:53.36	1 Lap	94.69	58.83	1: 9.94	98.00	60.87	14
14	17		Nils-Olof Jonsson	Saab	14	16:54.57	1 Lap	94.58	58.76	1:11.24	96.21	59.78	13
15	6		Ulf Linberg	BMC Cooper S	13	15:57.54	2 Laps	93.05	57.81	1:10.52	97.11	60.34	13
16	11		Tord H Elander	NSU	13	16: 0.90	2 Laps	92.73	57.61	1:11.98	95.22	59.17	7
17	19		Magnus Nilsson	Saab	13	16: 7.48	2 Laps	92.10	57.22	1:12.03	95.15	59.13	11
18	29		Anders Holmström	Saab Monte Carlo	13	16: 8.48	2 Laps	92.00	57.16	1:12.02	95.09	59.09	11
19	64		Göran Kälborn	Saab 96 -64	13	16:22.79	2 Laps	90.56	56.33	1:14.26	92.30	57.35	12
20	9		Gia Israelsson	BMW 700	13	16:41.15	2 Laps	89.00	55.30	1:14.25	92.31	57.36	13
21	25		Anders Weglin	Saab 96	13	17: 3.09	2 Laps	87.09	54.11	1:16.32	89.31	55.81	2
22	23		Hans-Peter Zolnir	DKW	5	6: 3.78	10 Laps	94.21	58.33	1: 9.26	99.25	61.67	5

# SVKG SPORTSCAR MEETING

Så blev det racing på Falkenbergsbanan igen.

I hållande regn på lördagen och strålande sol på söndagen genomfördes SVKG-sportvagnsmöte med klasserna historic II , V , VI.

I historic II var det 12 bilar anmälda men endast 7 kom till start, det kallas svinn. Det var de vanliga kämparna som alltid är med när det drar ihop sig till tävling som man kunde se. Vet ni att Per Rosendals bil har gått c:a 80 tävlingar, de du. Pelle Haegermark tog starten direkt och höll den in över mållinjen, efter Pelle slogs Erik Cyrus och Per Löveryd om andra och tredjeplatsen där Erik avgick med segern. Mian överraskade alla med att ta både Per R och Bengt-Åke Bengtsson i starten samt att hålla dem bakom sig ända till baksidan, men där tog naturkrafterna överhanden och skickade ut MG:n i naturen. Bengt-Åke och Per kämpade sedan i flera varv om 4-de och 5-te platsen, Per lyckades till slut ta Bengt-Åke på startrakan. Efter Bengt-Åke körde Barbro Nivstrand in med sin TVR efter en körning där hon hela tiden bättrade på sina varvtider. Barbro fick även pris för originellaste bil. Mian kom in på en sjunde plats då det tog ett och ett halvt varv innan hon fick igång bilen efter avåkningen.

Historic V och VI.

Horst tog starten och kunde utan problem hålla den till mål.

Peter Calås och Bengt-Åke Bengtsson jagade om andra och tredjeplatsen, Peter avgick med segern i den striden.

Elmon Larsson hade lagt i ny vevaxel i sin seven då den förra axeln tackade för sig vid Mantorpstävlingen helgen före och körde in på en fjärdeplats.

Jörgen Carlsson tog femte platsen efter att ha snurrat på startrakan (vad hände egentligen) Lars-Erik Åkerstens ursäkt att han for av på åttonde varvet var denna, faan Gösta Pettersson åkte ju fullt här.

Rolf Carlsson, Tomas Hall och Torbjörn Hall bröt alla med tekniska problem.

Vid bankanten: Mats Israelsson

Det kostar 500:- att köra ett race på Falkenbergsbanan, och det är både spännande och roligt.

Det kostar 600:- att köra ett race mellan Norrköping och Mjölby med tidtagning med hjälp av helikopter, det är inte lika roligt, jag vet. M.I.

## RESULTAT 2/9 -90 HISTORIC II

1	32	PER HAEGERMARK	SVKG	MARCOS 1800 GT	9:09.81
2	28	ERIK CYRUS	RHK	ALFA ROMEO GSP	9:16.07
3	26	PER LÖVERYD	SVKG	TURNER MK III	9:16.51
4	36	PER ROSENDAHL	RHK	PORSCHE 356 A	9:38.60
5	27	BENGT-ÅKE BENGTSSON	RHK	PORSCHE 1600 SPEEDST	9:40.52
6	22	BARBRO NIVSTRAND	RHK	TVR GRANDTURA Mk2	9 varv
7	23	MIAN JUTTERSTRÖM	RHK	MG MIDGET	8 varv

## RESULTAT 2/9 -90 HISTORIC V

1	94	HORST BRUNING	RHK	IOLA FJ	8:46.85
2	59	BENGT-ÅKE BENGTSSON	RHK	LOTUS SUPER SEVEN	8:56.85
3	97	ELMON LARSSON	SVKG	LOTUS SEVEN-AUSTIN	9:40.30
4	93	JÖRGEN CARLSSON	SVKG	LOTUS Mk VII S1	9 varv
5	96	ROLF CARLSSON	FK	SAAB FJ	3 varv
6	102	TORBJÖRN ERIKSSON	RHK	SAAB	1 varv

## RESULTAT 2/9 -90 HISTORIC VI

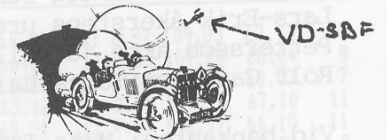
1	133	PETER CALÅS	SVKG	PORSCHE 914/6 GT	8:55.42
2	71	LARS-ERIK ÅKERSTEN	SVKG	MINI MARCOS	7 varv
3	134	TOMAS HALL	SVKG	MINI MARCOS	1 varv



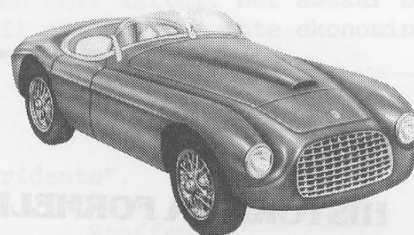
SAMMANSTÄLLNING AV RHKs CUP 1990

Förare Bil Stu Kin Fal Knu Man FALSA: Plats

Förare	Bil	Stu	Kin	Fal	Knu	Man	FALSA	Plats
<b>A-D</b>								
C Rösler	Cooper				15			15
L Hägman	SWEBE	15	11	5				31
P Kumlin	Effyh			15				15
P Jerdrum	MCK	9		13				22
L Haajanen	Bugg.	5						5
B Roxlin		5	13	5				23
B Frelin	MC	5	5	9				19
A Göransson	SWEBE	13	9	7				29
R Haraldsson		11						11
H Sandberg	JBS	7						7
B Leufvenius	Effhy	5	7	5				17
Klarberg	AD-JAP	5		11				16
<b>STD -61</b>								
C Israelsson		15	15		15			45
<b>STD -1000</b>								
NO Johnsson	SAAB	13	13		13			39
M Nilsson	SAAB	15	11		9			35
SO Stenkvist	DKW	11	15		15			41
HP Zolnier	DKW Cr4	5			5			10
T Elander	NSU				11			7
A Holmström	SAAB				7			5
C Kölbörn	SAAB				5			5
A Weglin	SAAB				5			5
<b>STD -1300</b>								
J Ålander	Cooper	13	11		13			37
U Lindberg	Cooper	11	9		11			31
J Lundberger	Cooper	15						15
L Fritz	Cooper		13					13
S Löchen	Cooper		15		15			13
<b>STD -2000</b>								
M Israelsson	LotusC	15	15		15			45
R Crimberg	LotusC	11	13		11			35
C Hagberg	Amazon	9	9		7			25
B Molin	PV544	13	11		9			33
C Pettersson	Amazon				13			13
<b>STD+2000</b>								
B Bengtsson	MB220	15			11			26
B Winqvist	Falcon				15			15
S Dahlman	Mustang				13			13
<b>EJ</b>								
H Bruning	Lola FJ		15			15		30
T Eriksson	Saab FJ		11			11		22
I Malm	ELVA FJ			15				15
B Rösler	Joker FJ		13					22
R Carlsson	SaabFJ			13		13		26
<b>E3</b>								
J Molin	Svebc		15					15
<b>F31600</b>								
P Syverstad	CRD		15			13		28
A Ytterdahl	CRD		13			15		28
<b>FF</b>								
I Thorell	Merlyn					9		0
C Lofthammar	Dulon		9			15		24
PO Söderberg	Lotus		15					15
K Akesson	Merlyn		11					11
A Lindsough	Lotus		13			13		26
M Linde	Merlyn					11		11
<b>FV</b>								
A Lind	LS4		15			11		15
K Bacck	RSM		13			15		13
L Mattson	Karolin		11			13		11



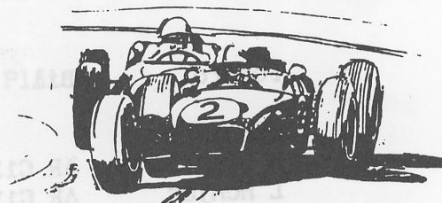
Förare	Bil	Stu	Fal	Knu	Man	Fal	SA:
<b>CTE-1300</b>							
B Nivstrand	AR C1300	13	15				28
L Henjer	AR C1300	11		11			22
T Brorsson	L Elite	15		15	15		45
Almström	L Elite			13			13
<b>CTE-1600</b>							
J Reinius	P 356				11		11
B Nivstrand	TVR			13	13		26
BA Bengtsson	P 356	15	15	15	15	15	75
P Tigerschiöld	TVR	13					13
<b>CTE+1600</b>							
<b>CTE-1300</b>							
M Jutterström	MC Midget	15	15	15	15	15	75
<b>CTF-1600</b>							
P Löveryd	Turner		15	15	13	15	58
C Larsson	Porsche				15		15
K Bertilsson	Porsche				11		11
B Berlin	OSCA	15		13			28
<b>CTF+1600</b>							
K Wersell	MCB	15		15			30
<b>CTF+2000</b>							
C Brisman	Maserati		15	15			30
<b>CTP/3:7</b>							
K Wallin	Elwa				15		15
E Cyrus	Alfa	15	13	9	9	13	59
P Haggermark	Marcos		15	15	13	15	58
P Rosendahl	P 356	11		11	7	11	40
J Skoog				13	11		24
<b>C68-2000</b>							
P Norberg	C 12		15				15
T Hall	Marcos					13	13
LE Akersten	Marcos					15	15
<b>C68+2000</b>							
S Johansson	McLaren		15				15
<b>C71-2000</b>							
A Duncvall	Lola		15				15
P Carlås	P 914/6	13	15		15		43
C Svensson	Ren A110			13			13
<b>C71+200</b>							
<b>Sp F</b>							
JO Bergqvist	Lotus23		15	15			30
J Carlsson	Lotus7					13	13
BA Bengtsson	Lotus7			11		15	26
<b>Sp E</b>							
E Larsson	Lotus7		15		15		30





# HISTORISKA FORMELBILKLUBBEN SWEDEN

NO  
8 - '90



## RAPPORT KLUBBTÄVLING 1. SEPT!

I uselt regnväder samlades 12 formelbilåkare i lördags på Knutstorp. Som vanligt körde vi tillsammans med MC och standardvagnar.

Flera av årets nykomlingar ställde upp och gav allt på det hala underlaget. Särskilt roligt var det att se familjen KG Ljungberg som delade på en fin Royale FF. Hustrun Gertud kommer i egen bil till Anderstorp den 22-23 sept. i en egenhändigt renoverad Formel V. Kul! Hoppas att detta kan dra med sig fler aktiva damer!

En annan fortåkare var Roland Svensson från Dalby som bytt sin Van Diemen mot en Leif Lindström renoverad Royale. Snabbast på träningen var Vincent Lundström tätt följd av Anders Lindsoug.

Till finalen hade banan nästan torkat upp. Vincent dristade sig till att justera bromsvägen precis före finalen för att få mer broms bak. Detta skulle visa sig ödesdigert!

Vincent tog starten och ledde komfortabelt men Roland Svensson arbetade sig elegant upp i fältet och närmade sig Vincent när halva loppet körts. Då hände det! Vincent flyttade fram bromspunkten på raksträckan lite för långt och gjorde en snygg piruett och släppte på så sätt förbi Roland.

Ljungberg junior låg länge på en framskjuten plats men trampade av gaswiren. Otur på en fin körning!

Vann gjorde alltså Roland Svensson! Bra gjort!

Klubbens hederspris tilldelades emellertid Vincent Lundström som på ett aktivt sätt under året deltagit i många arrangemang och visat sig vara en snabb och teknisk förare! Grattis!

## UPPROP!

Helgen den 22-23 sept. körs årets finaste historiska arrangemang helt i Racerhistoriska Klubbens regi!

Nu har vi formelbilåkare chansen att visa vilken klass som är störst och vassast! Den helgen gäller det att alla ställer upp! Kom också ihåg att Åke Axelsson ordnar särskild räkafton för formelbilåkare på lördagskvällen.

## KLUBBTÄVLING 15 sept!

Tag tillfället att förbereda Dig väl för RHK's tävling den 22-23 sept. genom att delta i klubbtävlingen den 15 sept på Anderstorp Raceway!  
Start som vanligt vid 09.30-tiden!

Zires

HISTORISKA FORMELBILKLUBBEN SWEDEN

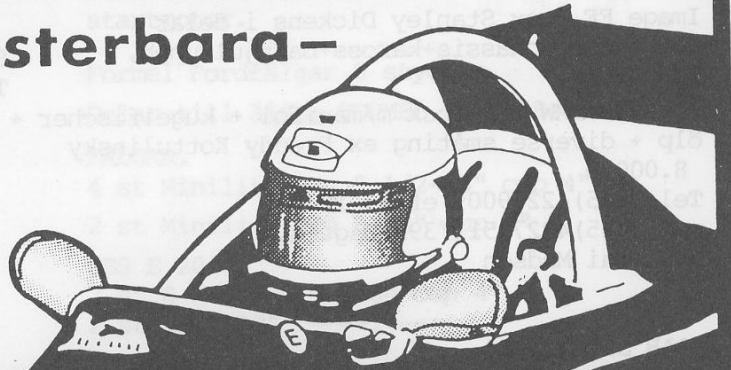
c/o Ingvar Thorell • Källvägen 11 • 262 61 ÄNGELHOLM • Tel: 0431-20807 • Postgiro 86 44 38-7

# JANA

MOTORSPORT



**OMP – Tillbehör för Rally & Race.**  
**K&N – Luftfilter. Weber & SU.**  
**SPAX – Gas/Justerbara – Stötdämpare.**



**Sköldvägen 9, BÅLSTA. Tel. 0171-514 66. Fax. 0171-585 90.**

## BLODPUDDING

För den som ägnar sig åt en farlig sport är det kanske ett ruskigt namn på detta utmärka, näringsrika och billiga livsmedel. För sin gynnsamma inverkan på hushållsekonomin vid ihållande bruk benämnes den ju också "Radhusbiff". När hösten kommer och racerhistorikerns ekonomi är körd i botten kanske namnet "Racerbiff" kunde passa. När du ledsnat på lingonsylt som accessoir föreslår jag att du omväxlar med följande variant som p g a sin latinska smak fått namnet "Blodpudding Ferrari".

Skala och skiva några klyftor vitlök och stek dem i jungfrulig olivolja. Ta tillräckligt med olja så att det räcker att steka blodpuddingskivorna i. När de är klara steker du några äppelskivor i den kvarvarande oljan. Fyll på lite om det behövs. Håll blodpuddingen varm tills äppelskivorna är lagom stekt. Servera rubbet till en kall lättöl. Det smakar bra med ett glas svalt Bardolino till men då blir inte ekonomin så mycket bättre.

Smaklig måltid.

Nästa gång tar vi "Gråsej Tridente".

Staffan



SÄLJES.

FORD CORTINA GT 1966  
Mycket fint originalskick vit med svart  
inredning, Lotuskofångare 11.500:-  
Tel : 040/161841 dagtid.

FF-1600: Royale RP 16 1973 utan motor och  
växellåda 8.000:-

Image FF 3 ex Stanley Dickens i delar  
beskadjet-chassis+kaross+bakhjulsupph,  
2.500:-

F3-1600 BMW topplock m/manifol + kugelfischer +  
ölp + diverse småting ex Freddy Kottulinsky  
8.000:-

Tel: (45)42289009 efter 18.00  
(45)42273511/391 Dagtid.  
Kai Madsen

SAAB SPORT 1964.  
Komplett med en del nya delar.

SAAB SPORT DELAR.  
Diverse delar bl.a trimmad kortnosmotor.  
växellåda spec 1 7:38.överdimensionskolvar  
nya vevaxlar och en massa annat.  
Tel: 036/175920 Kurt Bertilsson.

MG MIDGET 1961.  
Hel eller i delar, himla komplicerat renoverings-  
objekt. Möjlig historisk race bil.  
6.500:- för hela rasket.  
Wolfracefälgar 7 X 13 Triumph-Lotusdelning 4 st.  
2.500:-  
Tel:0340/87859 Stefan Leschner.

MINIMARCOS GT 1300.  
Renoveringsobjekt, ej rost, skärmkanter för 13" hjul  
ej motor, tullad och accisad 25.000:-  
Tel:0175/231 40 efter 17.00 Lennart Jansson.

KÖPES.

Växellåda till Lotus Cortina även defekt  
slutväxlar, mm mm  
Tel:08/756 28 35 e-1900 Mats Israelsson.

Startklar 3L V6 motor allt av intresse  
Torrsump till Ford 1600 motor helst kompl.  
Tel:0340/878 59 Stefan Leschner.

Sittbrunnskapell till MG Midget högerstyrd  
Tel:08/756 28 35 Mian Jutterstöm



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



## SÄLJES

CORTINA GT MK 1 1965-66  
Ex Ove Andersson, bilen helt rostfri blästrad+målad under. Ny Gussbur med sidosträvor, extra kaross följer med i köpet.

ELVA COURIER MK 3. GTS 1963.  
MGA 1622 motor, 600 kg klassad vikt.  
Nybes+skattad.

CAPRI 3,0 L 1969.  
Bes+skattad, nytt extraktorrör  
grupp 2 avgassystem, bilen är skabbig  
men går bra.

YOKOHAMA 185 X 60 X 15 008 800:- st  
Kjell Wallin tel 08/773 18 19 dagtid.

Porsche 356 A Coupé 1957.  
Min blåa -57:a är till salu. Bilen har varit i min ägo sedan 17 år och har körts under alla år, dels som vardagsbil och hobbybil och sista 10 åren i Historisk racing och Veterancupsrally. Den är ett typexempel på "rullande renovering", d v s den är lagad och underhållen och fullt körbar men ändå i grunden ett renoveringsobjekt. Nu är den utrustad för racing med störtbåge, GT-stol, 4-punktsbälte, eldsläckare, huvudströmbrytare, plexirutor och avplockat det mesta av lösa delar. Allting som är original till bilen följer med, inkl nygjord bakre kofångare (den främre saknas), rutor, emblem o s v. Det sitter halvdåliga kromfälgar på bilen med nya däck och en standard 75-hästarmotor i fint skick. Vill Du inte åka racing med den så kan jag behålla dessa prylar och i stället justera priset.

Porsche 356 C Coupé 1964.  
Helrenoverad bil med det mesta nytt, både kaross, inredning, motor, växellåda o s v. Bilen är renoverad 1983-84 och har sedan dess gått drygt 2.000 mil. Motorn är en 75-hästare i grunden men uppdaterad med 95-hästarens grejor (kolvar, toppar, Solex-förgasare) och är alltså likvärdig med en SC. Den har ny ljuddämpare. Växellådan är också helrenoverad och fungerar perfekt. Färgen är signalröd med svart inredning.

Utrustning: Skinnstolar med nackstöd (ovanliga extratillbehör), Nardi-ratt, kromfälgar, extraljus, Eberspächer.

Seriös spekulant ringer till

Bengt Alsed  
Tel bost 042/36 74 54  
arb 0435/120 90.

## SÄLJES

FORMULA JUNIOR LOLA MK 3 1961  
Under renovering Ford 998 cc

FORMULA 3 BRABHAM BT 15 1965  
Coswort 1000 cc Hewland MK 8 under renov

MIDGET ITALIENSK RACER TECNO 4  
Rolling chassi.

## MOTORER.

Formel Ford Minister 1600 cc med förg-startmotor-avgasrör.

Formel Ford Scholar 1600 cc med förg-startmotor.

Formel Fordfälgar 8 stycken.

Delar till äldre FORMEL FORD 68-73.

## FÄLGAR.

4 st Minilite org 5 1/2-13" cup 4"

2 st Minilite org 6-13" cup 4"

## BBS E 20

2 st 8 X 13" 3 delade cup 4"

2 st 10 X 13" ----:----

## SPEEDWAY.

Örskin - Jap 500 cc nycromad, renoverad med många nya delar.

Martin-Jap 500 cc crom original  
DIVERSE RESERVDELAR TILL JAP.

2 st JAVA - 2 vent 500 cc renoverade i bra skick, mycket reservdelar.

HVA SILVERPIL 175 cc 1965.

Byggd på nya delar, aldrig startad.  
Den är dyr, högstbjudande.

Bengt Ljungbergh tel 036/12 57 13  
0370/706 60

## SÄLJES

VEVAXEL/stål F3 Toyota

SIATA COUPE 103 TV 1952  
Fiat 1100 baserad GTS-bil.

2 lit F3 Ford Nova twin cam motor.

DINO 2 lit motor komplett.

2 st 2,4 DINO topplock.

Volvo PV 60 100% originalskick.

Sena kvällar före 24.00

Paul 08/42 45 19

## TILL SALU

Blivande saloon racingbil ?

Morris Minor 1000 -58 helt nerplockad, komplett, frisk kaross nya originalskärmar.

Pris: 6.000;-

Anders Fält tel: 018/52 85 55

018/16 58 83



**Art. 9 ADVERTISING**

Advertising on cars will be confined to a maximum of one space of 50 X 14 cm along the top and one along the bottom of each competition number. One of the two spaces attached to each competition number may be reserved, in accordance with Appendix "K" to the CSI, for the advertising of the Organizer the competitors may therefore not refuse this advertising. No other form of advertising, whether direct or indirect, will be permitted on other parts of the car, in particular on the windscreen, the fore part and rear.

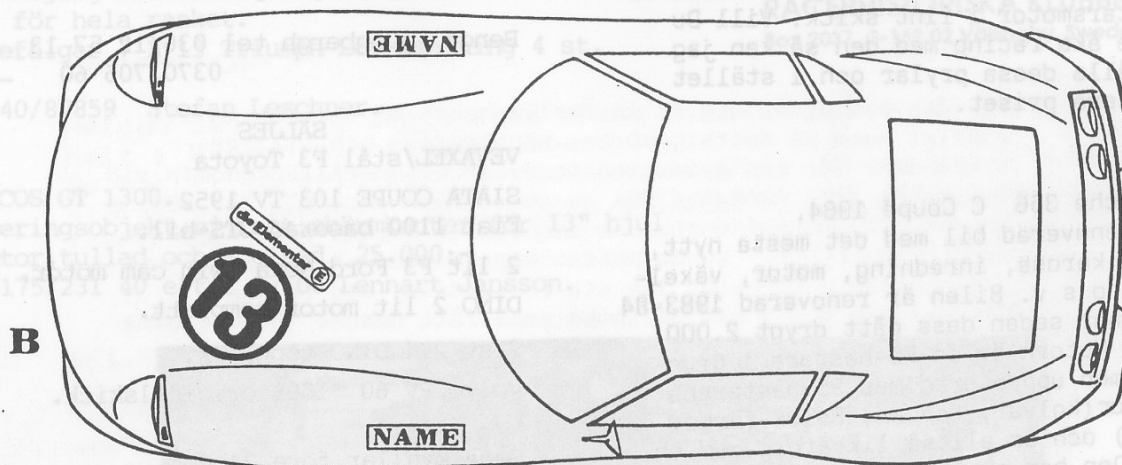
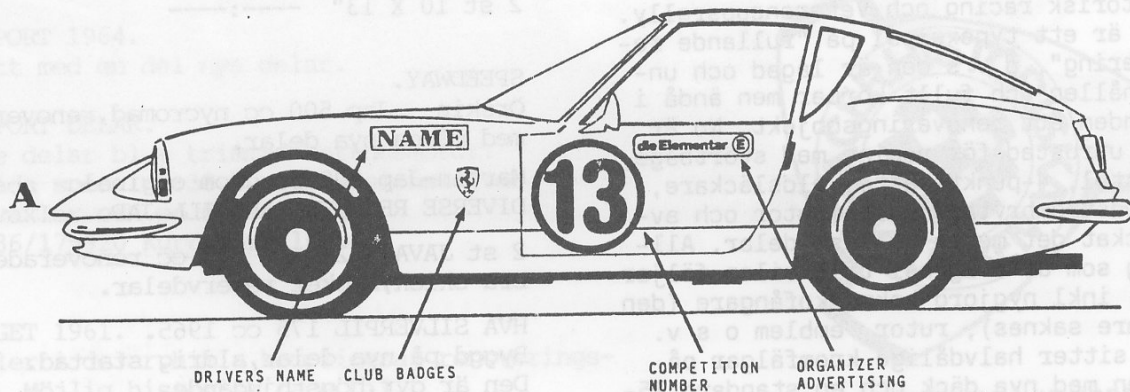
The competitor/driver's name may appear once on the right and left side of the car in maximum dimensions of 40 X 10 cm.

It is permitted to apply on the front mudguards the Team (Club) badges, in maximum dimensions of 10 X 10 cm.

Competition numbers will be provided by the organizers.

The numbers must be affixed as follows :

- \* on the front doors or in the longitudinal direction of the cockpit on both sides of the vehicle. ( sketch A )
- \* on the left part of the car's front bonnet in an angle of 45° to the left. ( sketch B )



Any car not complying with these prescriptions will neither be admitted to the practice sessions nor to the race.

Only cars with correctly affixed competition numbers will be checked at Scrutineering.

After the race or when leaving the area of the event, all competition numbers on the vehicles being licenced for normal road traffic must be removed or completely covered.

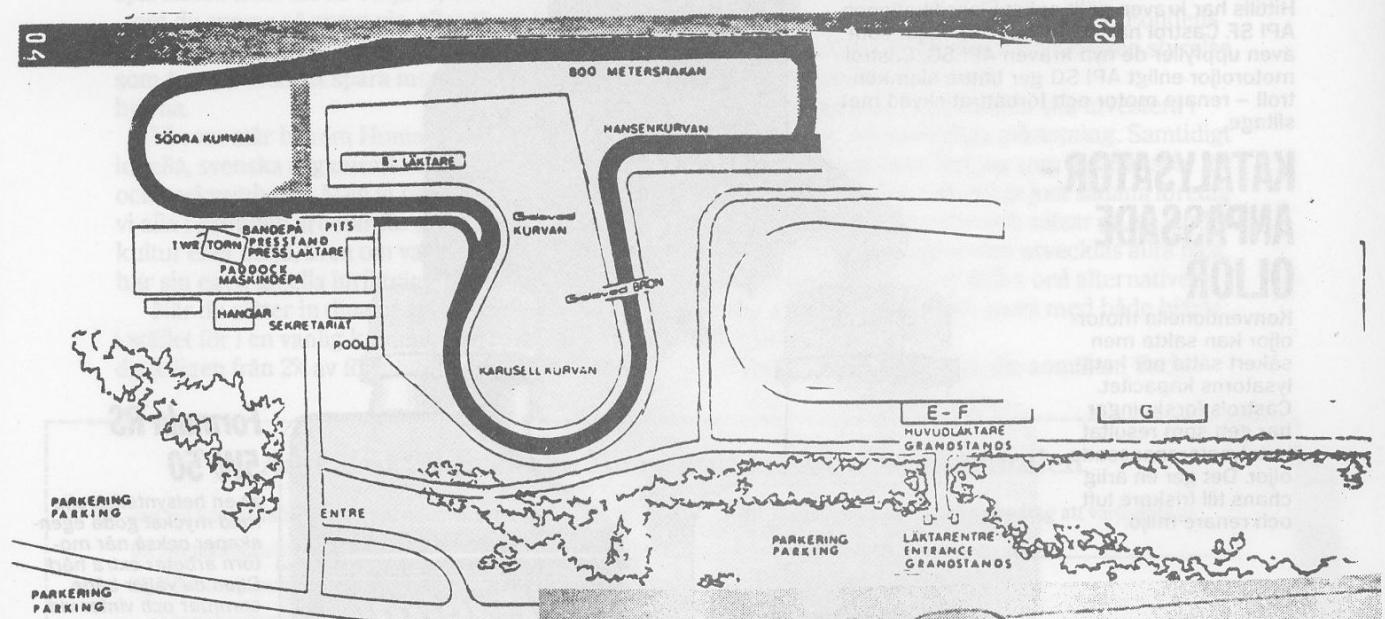
Rökt eller gravad lax, skaldjurspate, räkor, ÖL, bröd, 2 dagars racing på en av landets mest välskötta banor, trevliga lekkamrater, sol och blå himmel.  
 Allt detta och mer därtill för endast 150 riksdaler, det låter som det vore 40talet men det gäller RHKS racinghelg på ANDERSTORP den 22 - 23/9 1990.  
 Detta pris gäller för bil + förare, övriga får betala 75:- / person.

Om du vill sova på natten vilket du bör göra för att vara pigg och glad på dagarna har du några förslag här nedan.

Hotel Asen som ligger i Anderstorp  
 Hotel Nissastigen i Gislaved  
 Hestravikens stugby  
 Vandrarhem Gnosjö

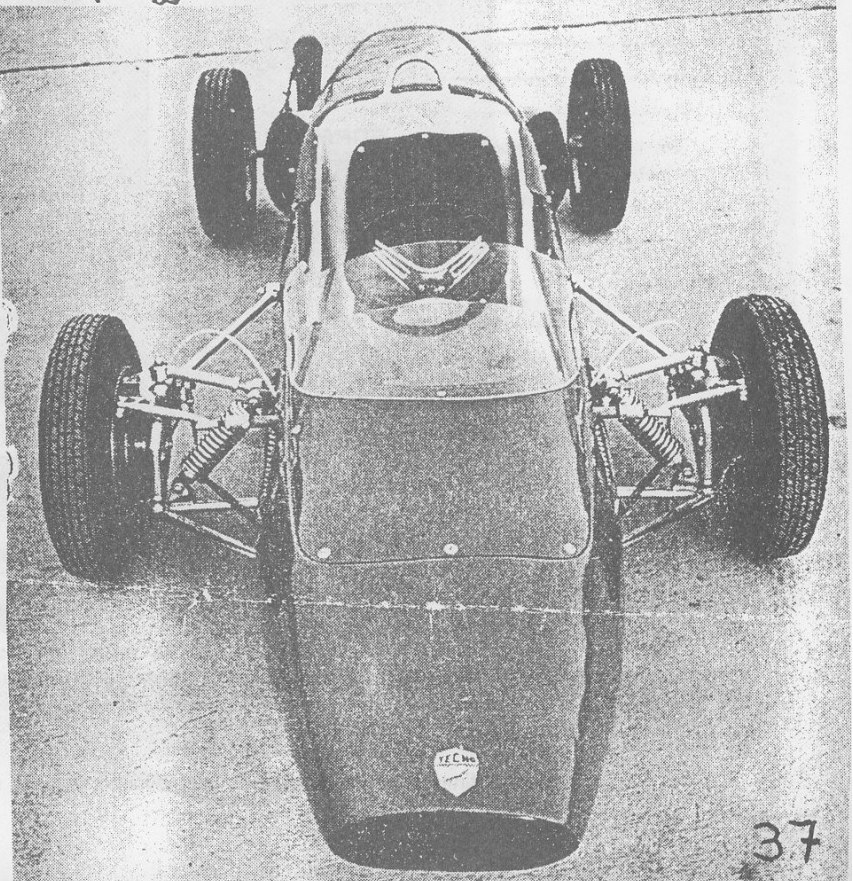
Tel 0371/160 20  
 Tel 0371/115 40  
 Tel 0370/363 70  
 Tel 0370/920 00

SOV GOTT



# TECNO 4

*Drömmen  
 om  
 var mans  
 racerbil  
 förverkligad*





# Katalysatoranpassade oljor som ger ökat motorskydd och skonar vår miljö.

Redan 1986 presenterade Castrol som första företag i Sverige katalysatoranpassade oljor för förbättrad miljö. Castrol hade på ett tidigt stadium förutsett spridningen av katalysatorer. En intensiv forskning under flera år i Castrols laboratorier resulterade i en serie helt nya oljor anpassade för katalysatorer och samtidigt mötande motorfabrikanternas allra senaste smörjkrav. Dessa högklassiga oljor har nu förbättrats ytterligare.

## NU API SG

Hittills har kraven gällt enligt klassifikationen API SF. Castrol har nu introducerat oljor som även uppfyller de nya kraven API SG. Castrol motoroljor enligt API SG ger bättre slätkontroll – renare motor och förbättrat skydd mot slitage.

## KATALYSATOR-ANPASSADE OLJOR

Konventionella motoroljor kan sakta men säkert sätta ner katalysatorns kapacitet. Castrols forskning har gett som resultat katalysatoranpassade oljor. Det ger en årlig chans till friskare luft och renare miljö.



### Formula RS 5W/50

är en helsyntetisk olja med mycket goda egenskaper också när motorn arbetar extra hårt. Oljan du väljer både sommar och vinter vid husvagnskörning, motorvägskörning och rally. Formula RS 5W/50 har extremt goda kallstartsegenskaper. – För bensin eller diesel, med eller utan turbo, med eller utan katalysator. API SG/CD.


### Castrol GTX3 15W/40 och GTX3 10W/30

ger utomordentlig smörjning och renare motor. De är de rätta oljorna för ny eller gammal bil, bensin eller diesel, med eller utan turbo, med eller utan katalysator. API SG/CD.

# Castrol

Castrol AB · Box 45168 · 104 30 STOCKHOLM · 08-61312 00.



Castrol finns hos ledande bilverkstäder, tillbehörsbutiker, samt hos  bensinstationer.

# Placera dina sparpengar där du har ditt hjärta.

**V**i har ett förslag till dig. Ett förslag som kan göra ditt liv litet rikare.

Samtidigt som du dessutom gör en värdefull insats för den svenska bilsporten. En insats som betyder långt mer än pengar.

Vårt förslag är att du flyttar dina sparpengar till Humanfonden – om du idag är med i allemanssparandet. Eller att du börjar spara i Humanfonden – om du sparar på annat vis, eller tänkt börja spara.

Humanfonden är en ny allemansfond – för dig som tror på idén att spara med både hjärta och hjärna.

Vi som står bakom Humanfonden är ett 40-tal ideella, svenska organisationer med olika intressen och verksamheter. Men vi har det gemensamt – att vi alla i grunden arbetar för människor, natur, kultur eller miljö, även om varje organisation sedan har sin egen ideella inriktning och sina egna mål.

När du sätter in dina pengar i Humanfonden, i stället för i en vanlig kommersiell fond – så avstår du årligen från 2% av förmögensvärdet till den

ideella organisation du själv väljer. Förutsatt viss värdeutveckling i fonden. Det kanske inte är så mycket pengar för dig. Men för oss som får ditt bidrag – är pengarna från Humanfonden ett oerhört värdefullt tillskott. En viktig resurs för vårt fortsatta arbete inom Svenska Bilsportförbundet.

Den praktiska förvaltningen av Humanfonden sköts av Banco Fonder och Alfred Berg. Fondens placeringspolitik bestäms av fondens egen styrelse – där också spararna är med.

Grundläggande är att fonden ska investera i aktier som ger bästa möjliga avkastning. Samtidigt är ambitionen att finna företag som visar ansvar för människor och miljö. Om det är just sådana företag som allt fler människor tror och satsar på, så lär det också bli just de företagen som utvecklas allra bäst.

Humanfonden är med andra ord alternativet för dig som tror på idén att spara med både hjärta och hjärna.

Vänta inte med att posta din anmälan! Tack.

## Anmälan till Svenska Bilsportförbundet/Humanfonden

① Jag vill kostnadsfritt flytta mitt allemanssparande till Humanfonden, från:

Allemanssparkonto nr: \_\_\_\_\_

i bankkontor: \_\_\_\_\_

Hela sparbeloppet  \_\_\_\_\_ kr av sparbeloppet

Allemansfond med kontonr: \_\_\_\_\_

i bankkontor: \_\_\_\_\_

Hela sparbeloppet  \_\_\_\_\_ kr av sparbeloppet

② Jag ger Humanfonden i uppdrag att varje månad den 27:e, överföra kr: \_\_\_\_\_

(min 100 kr, max 800 kr)

från mitt bankkonto med nr: \_\_\_\_\_

i bank: \_\_\_\_\_

Första överföringsmånad: \_\_\_\_\_

Jag godkänner att den ideella avkastningen på 2% av det årliga förmögensvärdet på mitt allemansfondkonto i Humanfonden går till Svenska Bilsportförbundet.

### ENDAST INTRESSEANMÄLAN:

Jag vill först ha ytterligare information om:  Svenska Bilsportförbundet.  Humanfonden

Efternamn, förnamn		Personnummer	
Utdelningsadress		Telefon dagtid	
Postadress		Telefon kvällstid	
Ort, datum	Underskrift		

### FONDBESTÄMMELSER I SAMMANDRAG

- Du får vara med i allemanssparandet fr o m det år du fyller 16 år.
- Du får ha högst två st allemansfondkonton.
- Du får spara högst 800 kr per månad (gäller sammanlagt för allemansspar och allemansfond).
- Fonden delar årligen ut ett belopp motsvarande 2% av fondens värde vid utgången av det närmast föregående kalenderåret, till de ideella organisationer som är knutna till Humanfonden. Denna utdelning sker under förutsättning att fondandelsvärdet under aktuellt kalenderår stigit med minst 10%.

OBS! Lägg denna kupong i ett ofrånkerat kuvert och skriv på kuvertet FRISVAR, Humanfonden, c/o Banco Fonder, 110 03 Stockholm. (Tel 08-23 51 10).

 **HUMANFONDEN**  
SVENSKA  
BILSPORTFÖRBUNDET



