

INFORMATION

RUTFLAGGAN NR 8. 1990



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



STYRELSE		
Ordförande	Ian Nilsson	Tel: 08/755 48 40
Kassör	Olov Andersson	Tel: 08/761 16 24
Sekreterare	Leif O Jönsson	Tel: 08/ 51 41 73
Ledamöter	Per Norberg	Tel: 08/718 04 01
	Roger Grimborg	Tel: 08/756 87 82
	S. Lindberg	Tel: 08/ 39 33 44
	Jan Tromark	Tel:042/ 20 52 33
Suppleanter	Erik Cyrus	Tel: 08/770 14 92
	Anders Freden	Tel: 08/ 80 66 71

INFORMATION

FRÅN



KLASSREPRESENTANTER

A-----D	Bengt Frelin	Tel: 08/768 42 85
	L. Haajanen	Tel:031/ 28 65 66
GT/GTS	Per Rosendahl	Tel:042/ 912 10
	Bengt Alsed	Tel:042/ 674 54
STANDARDBIL	Mats Israelsson	Tel: 08/756 28 35
FORMEL JUNIOR	Bruno Rösler	Tel:019/ 22 42 58
FORMEL ÖVRIGA	Anders Lindskog	Tel:042/ 29 86 39
SPORTVAGNAR	Tommy Brorsson	Tel:0435/526 98
GTP/E-F	Pär Haegermark	Tel:031/ 28 26 91
G - bilar	Stig Jonsson	Tel:033/ 559 34
	Allan Dunevall	Tel:031/ 68 16 43

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg	Tel: 08/ 39 33 44
Lars Widenborg	Tel:042/ 20 76 81
Gunnar Brisman	Tel:0300/627 54

REVISORER

Marianne Casslén	Tel: 08/ 80 66 71
Åke Axelsson	Tel:0755/741 41

REDAKTIONSKOMMITTE

Agneta & Roger	Tel: 08/756 87 82
Gia & Horst	Tel: 08/732 72 31
Mian & Mats	Tel: 08/756 28 35

All post till RUTFLAGGAN sändes till

MATS ISRAELSSON
GRANITVÄGEN 7
183 63 TÄBY
Tel 08/756 28 35 Fax:08/756 25 66

RACINGUTSKOTT

Per Norberg	Tel: 08/718 04 01
Jan Tromark	Tel:042/ 20 52 33
	Fax:042/ 20 52 34

FÖRSÄKRINGAR

Pär Haegermark	Tel: 031/28 26 91
Peter Kumlin	Tel: 0243/284 77
Mats Israelsson	Tel: 08/756 28 35

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

Johan Ålander	Tel: 0760/380 73
---------------	------------------

VÅLBEREDNING

Walter Rosenlechner	Tel: 08/51 31 81
Bengt Dieden	Tel: 08/94 78 68
Mats Israelsson	Tel: 08/756 28 35

SOLLENTUNAMÄSSAN

RHK var även i år med på sollentunamässan med en monter där vi visade vad vi håller på med. Nu har vi nog fått folk att förstå det här med historisk racing för det var nästan ingen som blandade ihop veteranbilsrallyn med historisk racing som det alltid gjorts tidigare.

De bilar vi hade i år var: Ingvar Malms VOLPINI FJ, Börge Melins VOLVO PV SPORT, Kjell Wallins ELVA. På mässan var även Bengt Frelins MG med på annan plats.

Den klass^{de} frågade om mest var GT/GTS klassen, den klassen kommer igen med stormsteg om vi får bort stämpeln att bara värstingbilar kan vara med.

Någon borde kanske gå ut med lite information om den nya GT/GTS klassen till sportvagnsklubbar och märkesklubbarna, det kan ju inte skada oss att folk får veta att vi ser lite hårdare på bilarna och hur mycket de är trimmade.

MHRFs ÅRSMÖTE 1990

Även i år hade RHK två delegater som kunde bevaka klubbens intressen, är man inte där och tar reda på vad som händer är det svårt att komma och gnälla i efterhand.

På förslag av Horst Brunning ska försäkringskyddet när vi transporterar våra bilar utomlands ses över så vi får ett bättre skydd även där.

ELDSLÄCKARE OCH HUVUDSTRÖMBRYTARE blir ett måste för att få försäkring på din bil.

Det borde inte vara något problem för de som har sina racerbilar försäkrade då detta är ett krav för att köra historic racing.

Om sedan någon i klubben använder en veteranförsäkrad bil som bruksbil så sluta genast med detta, det är där skadorna sker.

Ska vi få behålla den låga premien på våra försäkringar måste vi hjälpas åt att hålla skadorna på en låg nivå.

RHKs delegater var i år: Horst Brunning och Mats Israelsson.



En av de nya GT/GTS bilarna som kom till Anderstorp. Hoppas vi får se den även nästa år

DAF EUROPEAN HISTORIC GRAND PRIX 1990

I årets upplaga av denna förnäma tävling hade bara 3 ekipage från Sverige infunnit sig. Synd, för att banan är betydligt roligare och mer krävande än Nürburgring.

Det är väl glamourösa och italienskorerna med sina kort korta kjolar som saknas.

Lördagens träning genomfördes i ihållande regn som passade Tommy Brorsson, vilket han visade med en fin tid. Han hade hela 7 sekunder bättre än närmaste Lotus Elite.

För Ingvar Malm (Elva FJ) och mig själv (Lola FJ) blev träningen bland det värsta vi har varit med om.

84 bilar på banan allt från 500cc F3, FJ, F2, F1, Formula 5000, FF, F3 1000cc, F3 1600cc, FV, F super V, Ferrari och G-bilar.

Här finns det tillfälle för alla formelbilsåkare att pröva den internationella historiska racingen. Även standardbilar tävlade här i vanlig form utan förarbyte.

I tävlingen, som kördes på torr bana, hade Tommy det betydligt svårare och kunde inte hålla sin placering från träningen. Han vann dock sin klass (som vanligt) med bred marginal. Jag hamnade (som vanligt) någonstans mitt i fältet. Ingvar däremot lyckades köra upp sig till en tredje plats i sin klass och fick därmed ta hem en fin pokal. Han hade dessutom alla andra Elvor bakom sig, trots att han har den "riktigaste" bilen.



RESULTAT

Racer Historiska Klubben

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

ÅRSMÖTE OCH VALBEREDNING 1991

Det är inte dags för årsmötet ännu men vi måste besluta om nya poster i styrelsen samt om vilka som ska få medlemmarnas förtroende att sköta klubben under 1991.

Per Norberg har aviserat att han inte kan fortsätta som tävlingssekreterare då han har för mycket att göra på sitt nya arbete.

Det blir mycket svårt att ersätta Per, det är han som har haft kontakterna med alla banägarna och sett till att vi har fått åka våra race under 1990, han var även den som såg till att vi vara med vid SM i backe i Järvsö vilket var mycket uppskattat av alla som var där (även publiken).

Den styrelse som tar vid inför nästa säsong måste vara medveten om att det blir ett jättearbete som väntar, nu seglar RHK och den historiska racingen i medvind och det måste vi ta vara på.

Valberedningen vill snarast möjligt få namn på personer som är villiga att arbeta för den historiska racingen, samt förslag på hur klubben ska skötas i fortsättningen både positiv och negativ kritik behövs för att göra klubben till det den ska vara, idag är det för få som gör för mycket.

Delar man upp arbetet på flera personer blir det lättare och roligare för alla.

OM NI HAR NÅGRA FÖRSLAG ELLER TANKAR OM DETTA SÅ SKRIV ELLER RING TILL

Mats Israelsson Granitvägen 7 183 63 Täby Tel:08/756 28 35

Bengt Dieden Torsbygatan 32 123 41 Farsta Tel:08/ 94 78 68

Walter Rosenlechner Norr Mälmarstrand 30 Stockholm Tel:08/ 51 31 81



Ny bil i standardvagnsklassen, Uffes Anglia som kördes för första gången i Anderstorp (det kunde ju slutat bättre) KOM IGEN.

Blött entusiastrace på Anderstorp

RHK-final lockade rekordmånga historiker

Reportage: Per Haegermark

RACING - Årets höjdpunkt inom Historic Racing är givetvis den tävling där samtliga klasser är representerade och i år hade Racerhistoriska Klubben (RHK) tagit tillfället i akt att göra detta evenemang till finalrace i RHK-cupen.

Hela 67 förare fullföljde de sex heaten i finalen.

Tävlingarna kördes på den korta klubbsslingan i södra delen av Anderstorpbanan. Total banlängd blev då ca 2 000 meter, vilket var ganska lagom enligt majoriteten av deltagarna. Mången gammelbilsförare upplever flygrakan kanske lite väl lång och vill gärna ha lite fler kurvor som alternativ.

Efter en allmän diskussion beslöts enhälligt att låta söndagsförmiddagens tidsträningspass göras om till kvalificeringsrace med lördagens tidsträningsresultat som grund. Detta kvalrace skulle sedan ligga till grund för eftermiddagens finalheat vilka i sin tur skulle räknas i RHK-cupen. Detta skulle senare visa sig vara ett lyckokast! Två race på en dag, något som racerhistorikerna inte är vana vid. Skulle bilarna klara av dessa hårda tag?

Först ut på startplattan i finalheaten var som vanligt klassen för de riktigt gamla bilarna, förkrigarna samt Midget-racers. Normalt kör man enligt ett handkapsystem där man startar i grupper med olika intervall, allt eftersom träningsriderna utvisar, i avsikt att man skall försöka få en gemensam målgång.

Eftersom skillnaderna mellan bästa och sämsta tiderna under försöken var onormalt stora var förarna i de snabbare Midget-bilarna oroliga för att bli stående på plattan alltför länge på tomgång med risk för nypningar etc, varför man beslöt att tillämpa ordinarie start i denna final.

Gunnar Rösler kunde ohotad knipa förstaplatsen med sin gamla Cooper Midget medan dalmsen Peter Kumlin tuffade in som god tvåa i en Eflyh.

Bästa förkrigare blev inte helt oväntat norrmannen Per Gjerdum i sin kompressormatade MG K3. Klasspappan Lennart Haajnen fick tyvärr bryta med sin vackra Bugatti.

Hela tolv bilar kom till start, det borgar för en god och stabil klass framöver.

TOMMY ÅKTE AV

Nummer två i programmet var den s k GTS-klassen där bilar mellan 1950 och 1965 deltar. Man tävlar i tre grundklasser av Grand Touring-vagnar GT, GTS samt GTP (standard, special och prototyper). Varje grundklass är sedan indelad i olika cylindervolymklasser allt i enlighet med FIA:s Appendix K, det historiska internationella racingreglementet.

Träningsnabbast var inte helt oväntat vår Europamästare Tommy Brorsson i Lotus Elite tätt följd av Kjelle Wallin i en Elva Courier och Per Haegermark i sin Marcos 1800 GT. Trots att Per Löveryd inte tränat på lördagen lyckades han kvala in på en åttondeplats.

Brorsson tog starten men fick se sig omåkt av Wallin i borte avsnittet efter en sällsynt avåkning. Ordningen var snart återställd och Brorsson var åter i ledningen som han drygade ut varv efter varv.

Bakom hade Wallin det jobbigt i det hala väglaget, jagad av Pelle Haegermark och Per Löveryd i Turner Mk III. De två senare var snabbare på rakorna men Wallin drog ifrån i kurvorna.

Efter loppets slut meddelades tyvärr att Per Löveryd och Erik Cyrus i Alfa haft otillåten däckbredd varför tävlingsledningen såg sig tvungen att utesluta dem.

Så var det dags för det allt mer populära standardvagnsheatet med Saloonbilarna. Vem minns inte fighterna mellan Amazoner, PV-bilar och Lotus Cortinor i mitten av sextiotalet. Det är härligt att se dem igen efter 25 år. Här finns allt: Mustang, Saab Sport, Cooper S...

Den motorstarka Mustangen med Stig Dahlman vid spakarna ryckte ifrån men snurrade bort sig i depåkurvan. Sen stundade en fight utan dess like. De två Lotus Cortinorna gick loss tätt följda av debutanten Lasse Fritz i Cooper S.

Gamla racinggräven Greger Pettersson attackerade med sin superrenoverade Amazon med Mustangen i bakhasorna. Så hände det som inte fick ske: Pettersson och Dahlman gick ihop i södra kurvan efter en väldigt hård körning och Mustangen tryckte i hela högern på Amazonen. En furiös Greger gick i depå efter bara fem varv.

OJUSTE KÖRNING

I ledningen sågs nu Roger Grimborg tätt följd av Matte Israelsson i varsin Lotus Cortina med "green flash" och vit lack. Denna ställning stod sig in i mål och trea blev Lasse Fritz lilla rödvita Cooper S medan Christer Hagbergs Amazon blev bästa Volvo.

Stig Dahlman blev sedemera utesluten ur heatet på grund av ojust körning. Bortsett från denna tråkiga incident bjöd standardvagnsförarna publiken på det utan tvekan mest spännande racet.

Nästa klass på tur var formelbilsheatet. Här blandas det hejvilt: Formel Ford, Formel V och 1000 cc F3:or av halvmoderna F3:or av sjuttitalssnitt. Tittar man på varvtiderna så skiljer det rejält nästan 20 sekunder mellan en F3:a och en Formel V. Men vad gör väl det? Man har hjärtans roligt ändå.

Arne Ytterdahl fra Norge har inga som helst svårigheter med att köra hem detta race med sin GRD F3 från 1973, medan märkeskollegan Per-Erik Syverstad "bara" blir trea i en likadan bil. Tvåa blev en Dulon FF med Christer Lofthammar vid ratten.

Ronnie Petersons gamla Swebe F3 körd av Jan Molin blev bästa 1000 cc F3:a med en sjätteplats, medan herr Tammemägi blev snabbast bland Formel V-åkarna.

I heat fem tävlar tvåsitsiga racersportvagnar tillsammans med Formel Junior av femtio- och tidigt sextiotalsursprung. Av de åtta bilarna som kom till start var hela fem FJ medan racersportvagnarna representerades av Olle Bergqvist i Lotus 23B och av Sevenförarna Elmon Larsson och Jörgen Carlsson.

Det är tveksamt om Bergqvist var i ordentligt slag eftersom Rolf Carlsson i SAAB-muséets Formel Junior verkligen hade häng på Lotus 23:an. Endast en sekund skilde dem åt över mållinjen. Olle hade lite problem med misstänningar och kunde inte ge allit.

Horst Brüning snurrade bort sig i början av racet men hämtade snabbt upp sig till tredje plats med sin lilla Lola FJ. Längre ner kämpade Sevenbilarna med fick se sig slagna av de kvickare Formel Junior-vagnarna.

PRIS TILL G12:a

Sista heatet för dagen var G-klassen där GTS-bilar och racersportvagnar körs tillsammans med exempelvis grupp 4- och 5-bilar, samtliga av årsmodellerna 1966-1971.

Här är det stora skillnader. Jämför en Mini-Marcos på 1293 cc med en McLaren Can-Am-bil på 5 liter.

Stig Johnsson i McLaren ville gärna starta sist trots att han var träningsnabbast och så fick det bli. Allt för publiken!

Allan Dunevall i Lola T 212 kom iväg först med dagens sensation, Jan Gregenäs, i enda GTS-bilen en Marcos 3-litre med Volvo B30-motor, på andra plats.

Johnsson plockade den ena bilen efter den andra och var snart uppe i ledning, men Dunevall hängde på. Gregenäs var ohotad på sin tredjeplats och Lars-Erik Åkersten i Mini-Marcos höll Ginetta G 12:an på betryggande avstånd bakom sig.

G 12:an ägd av Tomas Pettersson, som var en av tävlingens absoluta favoriter till priset för bästa renovering, kördes faktiskt av vinnaren av det föregående heatet, Olle Bergqvist, med stor bravur. Bilen var ute på banan för första gången och var överhuvudtaget inte utsorterad.

Trots det lyckades Olle med bedriften att genomföra racet fastän man "glömt" installera defroster och sålunda knappt såg ut alls.

Denna klass kan bli mycket trevlig på sikt när vi får in lite mer GTS-bilar. Tyvärr är det svårt att få racersportvagnarna, som nu kör i Steigenberger-serien utomlands, att stanna hemma och vara med.

Efter en mycket välbesökt prisceremoni med prisutdelning för såväl dagens tävlingar som för sammandraget i RHK-cupen kunde klubbens tävlingssekreterare Per Norberg belåtet dra sig tillbaka och summera årets säsong: "Detta är bara i sin linda. Nästa år drar vi på för fullt och ökar successivt!"

SPORTSBLADET
EDITION motorsport

RESULTAT

A, D, Midget: 1. Gunnar Rösler, Cooper 500, 10.27.59, 2. Peter Kumlin, Effyh 500, 10.40.65, 3. Lars Håqeman, Swebe Jan,

10.56.96, 4. Per Gjerdrum, MG K3, 11.00.32, 5. Rune Berg, BMW 328, 11.26.99.

GTS: 1. Tommy Brorsson, Lotus Elite, 14.27.88, 2. Kjell Wallin, ELVA Courier, 14.40.77, 3. Per Haegermark, Marcos 1800 GT, 14.41.70, 4. Jan Skoog, Porsche 356, 15.03.16, 5. Per Rosendahl, Porsche 356, 15.28.29, 6. Bengt-Åke Bengtsson, Porsche Speedster, 15.30.20.

Std: 1. Roger Grimborg, Lotus Cortina, 14.41.91, 2. Mats Isrässon, do, 14.44.35, 3. Lasse Fritz, Cooper S, 14.59.86, 4. Christer Hagberg, Volvo Amazon, 15.00.64, 5. Johan Ålander, Cooper S, 15.08.58, 6. Ulf Lindberg, Volvo PV 544, 15.28.03.

FV, FF, F3: 1. Arne Ytterdahl, GRD F3, 13.11.58, 2. Christer Lofthammar, Dulon FF, 13.58.07, 3. Per-Erik Syverstad, GRD F3, 14.04.98, 4. Peo Söderberg, Lotus FF, 14.05.66, 5. Anders Lindskough, do, 11 varv, 6. Jan Molin, SWEBE F3, do, 7. Göran Anderberg, Lotus FF, do.

FJ, 2-sits E+F: 1. Ole Bergqvist, Lotus 23B, 14.19.29, 2. Rolf Carlsson, SAAB FJ, 14.20.36, 3. Horst Brüning, Lola FJ, 14.46.93, 4. Ingvar Malm, Elva FJ, 14.49.05.

G, H: 1. Stig Johnsson, McLaren M1C, 14.27.26, 2. Allan Dunevall, Lola T 212, 14.27.51, 3. Jan Gregenäs, Marcos 3-litre, 14.48.02.



■ I formelbilssheatet blandades det vilt. Där fanns gamla V-bilar, F3:or och Formel Fordar. Mellan de snabbaste och de långsammaste skilde över 20 sekunder. Men de tävlande brydde sig mindre om det. Man hade lika roligt ändå.

Historic IV

Anderstorp 22-23/9 1990

Massor med regn, på gränsen till översvämning, kännetecknade helgen i Anderstorp. Men verkliga racing-entusiaster stoppar man inte så lätt. Ett femtontal formelbilar ställde upp och de blöta och frusna ägarna kunde glädjas åt ett väl fungerande arrangemang. De olika heaten gick strax före, under eller strax efter en regnskur men trots detta hala väglag höll sig de flesta förarna på banan med några få undantag. Ny bland formel ve deltagarna kom, sågs och segrade Nick Tammemägi. Bilen en RPB 1972, vackert renoverad, lyckades komma före Åke Lindh i mål. På tredje plats kom en ny förare från Helsingborg, Lars-Olof Åkesson i en GSM formel ve, som tidigare gått i Åhus-teamet. Fjärde och femteplatsen belades av Kent Baeck och Lennart Mattsson som efter ett ögonblicks nervsvikt snurrade och tog sista platsen i anspråk. I den snabbare avdelningen var Arve Ytterdahl oslagbar och hotades endast av Christer Lofthammar som trivdes på den hala banan. Jan Mohlin körde på säkerhet och som efter det att posteringarna flaggat för oljespill, inte ville riskera sin fina Swebe F 3. Anders Lindskoug var som vanligt på gång och inspekterade vid något tillfälle banans ytterområdes tillgång på gräs. Avdelningen för social samvaro sköttes utmärkt av RHK och lördagskvällen förlöpte med god mat, lotteri och massor av racing-resonemang. Söndagens tävlingar sågs också av formel ve konstruktören Jens Hanssen från Båstad. Trots det dåliga vädret blev säsongens sista race ett oförglömligt minne att föra över till nästa års historiska tävlingar.

Kent Baeck

Här nedan två insändare till MOTORTREND 1984, båda skribenterna hittar vi idag i startlistan för standardbilsklassen. (insända till Rutflaggan av N.O. Jonsson)

Motor Trend Nr 8 84

CORNER

RACING SALOON CAR CLUB

Nu när sommaren är här och all verksamhet med sportvagnsmeeting, rallyn och allsköns andra aktiviteter pågår för fullt, är det av förståeliga skäl lite lugnt på fronten med bildandet av den här klubben. Brev och förfrågningar får man dock och den här gången är det Hans Zolnir i Huddinge som skriver. Hans har skrivit till oss på Clubman's Corner tidigare, men det brevet har tyvärr försvunnit ibland andra brev och kommer förhoppningsvis fram inom kort.

Fram till det att vi kan publicera Hans första brev tar vi det ärskaste. Jag hoppas det kommer fler brev och fler förfrågningar för den här klubben har klart en framtid bara det går att organisera det hela. Det betyder naturligtvis i klartext att ni som vill aktivt jobba med att skapa förutsättningar till bän-

ka med den här kategorin av bilar ska höra av er så fort som möjligt. Så över till Hans Zolnirs brev.

Hej Janne!

Jag hoppas att mitt brev kom till rätta (tyvärr broder, har jag ännu inte funnit det). I nämnda brev fanns det några synpunkter av mig angående däck och däckskostnad. Jag vill tillägga att jag vid denna tidpunkt inte kände till Pop-race-reglementet. Under punkt 4.1 finns det klassade däck för att hålla kostnaderna nere.

Själv äger jag en DKW F12/65 och är intresserad av Historiska Saloon Cars race som du förstår.

Börjar man nu läsa Appendix K, klassindelning G så står det att läsa citat: Bilar av racerhistoriskt intresse byggda 1964-01-01 till 1969-12-31 (nationell

klass). Bilarna skall överensstämma med reglementet för tidsperioden och inte längre användas i modern racing. Dessa bilar kan inbjudas till tävlingar och måste besiktigas. Så långt är allt väl. Här har standardvagnen sin chans att starta vid olika historiska tävlingar och särskilt roligt var dessa att se i grupp 4 när det begav sig som t.ex. 1965 med Harry Källström i en Cooper och Picko likaså. Man ska inte glömma hans insatser för BMC.

Men så läser man FIA-bulletin nr 182 under klass G, Historisk Formula Libre. Citat: Alla kategorier skall godtagas utom Standardvagnar eller Specialstandardvagnar. Personligen ställer jag mig tveksam till undantaget. Antingen så godkänner man ett race, eller en klass som det begav sig vid denna tidpunkt eller så låter man bli att

klassa. Skulle det bli av med en klubb för Saloon-vagnar så vill jag anmäla mitt intresse. För det här med HSCR kommer att vara mycket sevärt för publik. Dels kommer startfältet att vara stort (jag hoppas det i alla fall) och dels kommer publiken att känna igen de bilar den en gång själv ägde eller såg på vägen. Sportvagnar i all ära, men känner publiken igen dom? Och vad kostar de idag att införskaffa?

Hej och hälsningar från Hans Zolnir, tel 08-7114367

Tack Hans för ditt brev och dina tankvärda synpunkter. Kanske vill någon bemöta dig eller har andra idéer om hur det hela ska gå till den dag som det hela är igång. För igång ska det väl, eller ... ?

Jan Tromark

Racing Saloon Car Club

Det verkar helt klart att det finns ett behov av en klubb för Racingsaloonvagnar för många ringer och frågor om min idé att bilda den här klubben. Det är tyvärr kort mellan pressläggningarna så jag hinner inte få med allt när det är aktuellt, men fortsätt att höra av er med brev eller på telefon.

Jag var i Danmark härförliden och gjorde ett reportage på en Lotus 17 när ägaren till denna bil började visa lite bil-

Här brakar startfältet i Saloon-klassen i väg på Roskilde Ring.

der från Roskilde Ring. Bland alla hans bilder fann jag den här bilden från ett lopp på just denna bana. Kolla in startfältet! Helmulligt eller hur? Det finns flera svenskar med bl.a. Lasse Thaug från Växjö och jag undrar om det inte är Olle Wijk från Halmarstad i en av Abarth 1000 Corsa-bilarna. Med tanke på det brev som jag fått från Magnus Nilsson i Trollhättan (var annars) och som äger en Saab är väl den här bilden rolig för här saknas ju inte detta märke. DKW och BMW finns också med. Aek ja! Nog om detta. Fortsätt och hör av er och ni som känner er likt Ingvar Thor II manade att ta tag i bildandet av den här klubben, på luren eller skrivmaskinen för sommaren står för dörren



Så till Magnus brev.

Hej Jan

Jag är en 23-årig motorfantast. Jag läste Ingvar Thorells brev i MST nr 2 med stort intresse. En historisk saloon-racing klass är något som jag väntat på länge. Själv så har jag en Saab Sport -65:a som just nu är i rally-utförande, men som utan större besvär skulle kunna byggas om till klassiskt hanskick.

Jag tror att en Saloon Car Club skulle kunna dra till sig en hel del medlemmar om den bara kommer igång. Tyvärr är det ju så att de historiska sportvagnarna är underbara att se men ack så dyra att inhandla och preparera.

Så blir det bara en klubb så har den en medlem här.

MVH

Magnus Nilsson
Österlånggatan 17
461 31 Trollhättan

Tävlingsrapport klass A-D + midget från RHKs helhistoriska
biltävlingar på Anderstorp den 22-23 september 1990

Väderleksutsikterna var inte de bästa för veckoslutet, vilket egentligen, med tanke på årstiden, inte borde ge anledning till förvåning men väl till litet besvikelse. Efter en rent ut sagt dålig uppställning av förkrigsvagnar tidigare i år var det glädjande att höra från tävlingssekretariatet att hela sju anmälningar kommit in till detta årets sista race, och speciellt trevligt var det att Rune Berg återkom efter en lång tids frånvaro. Mycket välkommen till klass A-D var även nykomlingen Anders Fredén på MG J2. Midgetförarna ställde upp med sedvanlig styrka. Att Ulf Bergman skulle leverera mat till evenemanget ingav förhoppning att Ulf Amilcar skulle visa sig, men, tyvärr, inte ens Ulf själv fick vi se. Maten var fortråfflig.

Vid träningskörning på lördagen råkade tyvärr nye vännen Stefan Nilsson ut för att en kolv fallerade i Alfa Dana-Japen. Håkan Sandbergs (JBS) vevhus sprack på grund av någon kraftig inre mekanisk påverkan som inte lät sig lätt undersökas på plats, varför det även för hans del var kört. Björn Leufvenius fick inte sin Effyh 500 att gå riktigt bra så att de nya däcken kunde visa vad de dög till, men efter munstycksbyte blev det betydligt bättre. Peter Kumlin bröt men kunde efter ventilspelsjustering komma i gång igen senare. Snabbaste träningsstiden fick Gunnar Rösler följt av Lars Hågeman, Allan Göransson, Per Gjerdrum, Rune Berg, Björn Roxlin och Bengt Frelin. Årets andra nykomling bland förkrigsvagnarna, Anders Fredén på MG J2, tränade inte på lördagen. Jan Unneberg från Norge träningskörde sex varv.

Söndagens tidsträning gjordes påpassligt om till ett extra race; ett "kvalificeringsrace" som åtminstone för de andra klasserna skulle ligga till bas för den egentliga tävlingen på eftermiddagen. Klass A-D + midget kräver däremot som bekant viss tid för beräkning av hur en handicap-start skall utformas. Överrumplad men med abandon tog sig emellertid Bengt Frelin an uppgiften, och klarade ut under lördagskvällen och söndagsmorgonen följande startordning, som tillfredsställde allas önskemål:

Forsta gruppen: A. Fredén, MG J2, B. Leufvenius, Effyh 500,
J. Unneberg, MG SA.

Andra gruppen
efter 30 sek.: R. Berg, BMW 328, P. Gjerdrum, MG K3,
B. Roxlin, Morgan 4-4, B. Frelin, MG K3 Spl.,
L. Haajanen, Bugatti 35A.

Tredje gruppen
efter ytterligare
30 sekunder: P. Kumlin, Effyh 500, G. Rösler, Cooper 500,
A. Göransson, Swebe, L. Hågeman, Swebe-Jap.

I avvaktan på att köra ut på banan upptäckte Per Gjerdrum att Bugattin läckte olja - mera än vad som är normalt på en Bugatti - så Lennart fick vända tillbaka till depån.

Banan var regnvåt, men det regnade inte. Racet skulle omfatta åtta varv. På startplattan fick Björn Leufvenius motorstopp och fick stå kvar och vänta tills alla andra, efter vad som tycktes en oändlig tid, hade kommit iväg.

EN BRA SÄSONG MED BÄST EFTERSMAK.

För startnummer 20 i GT, GTS och GTP klassen (Erik Cyrus med sin Alfa Romeo Giulia Sport) har Åke Larsson insatt ett stopplås på Peter Kumlin fick problem efter bara två varv, tändstiftet hade oljat igen vilket kunde härledas till den alltför långa väntan på startplattan. Vann gjorde Gunnar Rösler i överlägsen stil, med Per på MG K3 på andra plats och Rune Berg på tredje. Detta gällde alltså det s.k. kvalheatet.

Med bara ett par timmar till förfogande till det slutliga racet strax efter lunch gjorde nu Bengt Frelin, som kom fyra i kvalheatet, en enorm insats för att räkna ut ett handicap-system som skulle kunna godtas av alla, och det blev mycket riktigt ett par, tre förslag som diskuterades i omgångar utan någon total uppslutning kring något. Det fanns en hel del åsikter och upprörda känslor, särskilt bland midgetförarna till följd av den långsamma startproceduren, och diskussionerna ledde till slut till att vanlig scratch-start för alla skulle tillämpas. Två med möda hopplitade förslag till handicap-startuppställningar fick Bengt kassera, och startuppställningen fick följande utseende:

	1 L. Hågeman	14 G. Rösler
16 A. Göransson		9 P. Gjerdrum
	6 R. Berg	10 B. Frelin
15 J. Unneberg		7 B. Roxlin
	12 P. Kumlin	5 A. Fredén
11 L. Haajanen		3 B. Leufvenius

Aven detta race gick på regnhal bana, men någon särskild dramatik blev det inte, utan Gunnar Rösler gick in som etta igen, Peter Kumlin tvåa och Lars Hågeman trea. Per med sin forkrigsvagn tog förstaplatsen i klass A-D. Anders Fredén fullföljde sex varv och Lennart Haajanens vagn började gå dåligt redan på det fjärde varvet. Resultaten nedan visas i målgångsordning:

F3 midget A-D

1	Gunnar Rösler	Cooper 500 MkIX	1955	10.27.59
2	Peter Kumlin	Effyh 500 TT	1949	10.40.65
3	Lars Hågeman	Swebe Jap 500	1951	10.56.96
	1 Per Gjedrum	MG K3	1934	11.00.32
	2 Rune Berg	BMW 328	1938	11.26.99
	3 Björn Roxlin	Morgan 4-4	1938	11.27.34
4	Allan Göransson	Swebe 500	1954	11.31.34
	4 Bengt Frelin	MG K3 Sp1	1933	11.32.32
	5 Jan Unneberg	MG SA	1938	7 varv
5	Björn Leufvenius	Effyh 500	1952	7 varv

Bröt: Anders Fredén MG J2 1932 Varv 7
L. Haajanen Bugatti 35A 1925 Varv 5

Att köra sista träningen som ett race tycktes allmänt uppskattat. Trots fördelarna med ett handicap-startsystem för såväl åskådare som förare har det visat sig jobbigt att beräkna och i jäktig depåmiljö diskutera startuppställningsförslag inför varje race. Antalet ingående variabler ökar ju markant när man kör på olika banor - detta gällde ju inte de klassiska handicap-racen på Brooklands före 1939, där handicap-domaren kunde bortse från banan och koncentrera sig på deltagarna och deras kvalifikationer - både maskinellt och personligt.

L. Haajanen

Betraktelser från en smålandsvistelse

Med regn och rusk i sikte utgick ett gäng från Karlskoga till Anderstorp för RHK's avslutningstävlingar. Väderrapporterna talade om ihållande regn på lördagen, men Småland hälsade oss inte bara med lingon och morän, utan även med solsken och (nåja!) värme.

Detta skulle bli vårt första inlägg som RHK's egen, portabla tävlingsledning och viss spänning kunde inte undvikas, då vi klev på arrangemanget först på lördagens morgon. Skillnaden mellan historic och "vanlig" serieracing var uppenbar. Allt flöt som smort och där oljan saknades, ersattes den av gott humör. Trots förseningar inför morgonens träningspass, genomfördes lördagens två träningssejourer utan några som helst problem. Visserligen talades om att ge "Dumle" teknisk flagg för mistänkt oljeläckage (blåröken svallrade om detta) och Stig Jonsson svart för terror, men tävlingsledaren beslöt att låta båda passera.

Lördagskvällens mycket lyckade middag med åttföljande hurlirop för en tyllande TL visade klubbracingens allra bästa sida. Det borde finnas i alla klubbars stadgar att minst en delikatesshandlare skall finnas som medlem.

Tävlingsdagen förflöt även den utan större missöden, om man räknar bort Stig Dahlmans och Greger Petterssons sammanstötning i standardklassen. Detta ledde till ett motvilligt domaringripande, men även i dessa, ofta känsloladdade situationer, finns ett lugn som man inte är van vid.

En pompös prisutdelning avslutade helgen och trötta men nöjda vände vi åter till ett grått Karlskoga. Ni skall alla ha ett jättetack för era insatser. Ni är bäst i Sverige!

Tävlingsledningen genom Stefan Larsson



EN BRA SÄSONG MED BESK EFTERSMAK.

För startnummer 28 i GT, GTS och GTP klassen (Erik Cyrus med sin Alfa Romeo Giulia Sprint) har säsongen inneburit höjdpunkten på fyra års tävlande. Sammanlagt sju tävlingar, ingen bruten och hyfsade placeringar.

Det började redan i april på den nybyggda Sturupbanan i södra skåne, när får vi förresten något sådant i Sockholm? Vid första anblicken blev frågan - går det här att åka på, det ser ju ut som en gokartbana? Jo då, det gick bra. Alla som åkte var överens om att Sturupbanan var betydligt över förväntningarna. Och publiken trivdes. Här ser man praktiskt taget hela banan från läktarplats och det blir tät racing i publikens smak.

Resultatet blev en hedrande andraplats efter Tommy Brorsson. Några varv ledde faktiskt Erik och vi frågar honom hur det kändes att ha Tommy i backspegeln.

-När jag åkte om Tommy trodde jag han fått punktering eller motortrubbel, men när jag märkte att han hängde på förstod jag att det mest var lek. Jag bestämde mig för att hålla mitt spår och inte överila mig. När det passade åkte Tommy givetvis förbi, han åker ju vilket spår som helst.

NÄSTA RACE VAR FALKENBERG I MAJ. HUR GICK DET DÄR?

-Jag visste att Tommy Brorsson inte skulle komma, så det verkade som om det skulle bli en fight med Porscharna och Per Löveryd i sin vassa Turner. Men så kom en hermelin bland katterna. Pelle Haegermark i Marcos 1800. Han var som väntat omöjlig. Efter ett par varv började Turnern missa, Pelle Löveryd hade som vanligt gjort en drömstart, men nu kunde jag gå förbi och bli tvåa efter Haegermark.

OCH SEDAN VAR DET KNUTSTORP!

-Ja, där blev det tuffare. Tommy Brorsson, Per Haegermark, Kjell "ELWA" Wallin med en nypreppad Elva och dessutom Janne Skoog med sin Porsche för första gången på säsongen. Resultatet blev att jag kom sexa efter dessa herrar i nämnd ordning samt pelle löveryd som i vanlig ordning gjort en bättre start än vad jag kan göra i min tunga Alfa.

I JÄRVSÖ VAR DET PREMIÄR I BACKE.

-Det var kul. Vi var ett blandat gäng standard, GT och formelbilar som uppvisningsåkte med våra "gammelbilar". Det gick över förväntan för de flesta av oss. Ingen hade behövt skämmas om vi startat i de ordinarie klasserna.

EFTER SEMESTERN VAR DET DAGS FÖR MANTORP.

-Mycket publik och många bekanta som hälsar på i depån. Bra väder och bil som funkar. Kort sagt toppen. Racet blev som vanligt. Tommy först, följd av Kjelle Wallin, Pelle Haegermark och Janne Skoog.

Pelle Löveryd snurrade bort sig i Pariskurvan, så här blev jag femma. Jag märkte i alla fall att jag hade bättre häng på Janne än tidigare.

OCH VECKAN EFTER I FALKENBERG?

-Regn på lördagen och bra väder på söndagen. Första söndags-
träningen var fantastisk. Kallt i luften och lite dimma. Motorn
gick som aldrig förr vilket visade sig på varvtiden - 53,9 vilket
är nästan tio sekunder snabbare än för tre år sedan. Turnern hade
fått nya bakstötdämpare som var för hårda, så Pelle fick starta
långt bak i fältet. Den här gången hjälpte det inte att Pelle
Löveryd fick en sedvanlig drömstart. Avståndet var för stort. När
jag väl fått upp ångan på Alfa har han svårt att hinna i kapp.
Etta blev Pelle Haegermark i Marcos.

OCH SÅ SÄSONGSAVSLUTNING PÅ ANDERSTORP.

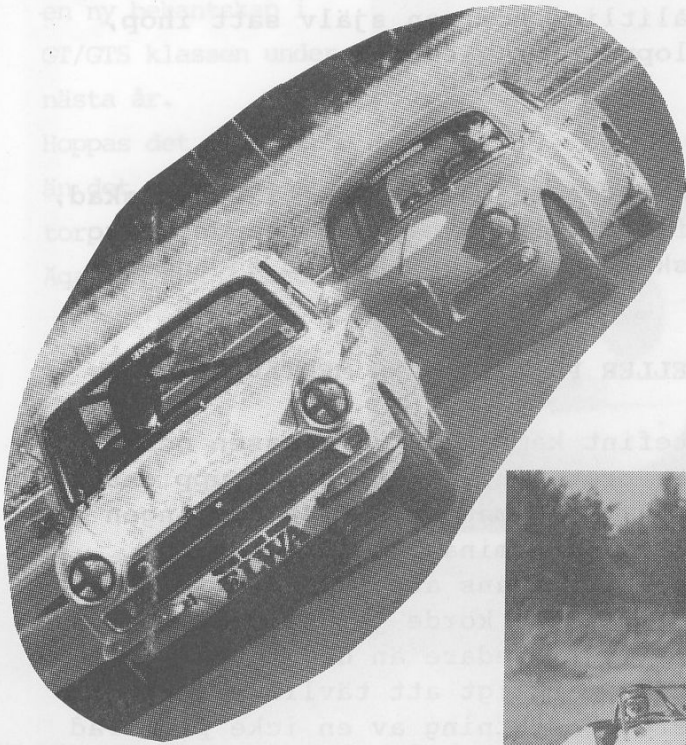
-Det var en tävling jag sett fram emot. Klubbens eget arrangemang
och stort startfält. På första lördagsträningen uppförde bilen sig
konstigt. Det slog i framvagnen och var svårt att få grepp i
utgångarna. Kontroll i depån visade att vänster kränghämmarfäste
var brustet. (Förmodligen orsakat av ett par brutala chican-
tagningar i Mantorp kombinerat med vad som för barmhärtighetens
skull får kallas tidens tand) Med hjälp av Tommy Brorssons svets,
ett par kraftiga plåtbitar från en gammal snöplog och Kjelle
Wallins svetskunskaper rättades detta till på bästa sätt.
Eftermiddagsträningen gav fjärde tid som resultat. Första
söndagstävlingen slutade på samma sätt. Pelle Löveryd i Turnern
hade fått lov att starta sist i i fältet eftersom han inte kom
förrän på söndagsmorgonen. Därigenom var han inget hot förrän till
lopp två, säsongens absolut sista start.

VAR DET NERVÖST?

-Javisst kommer tävlingsnerverna på besök, fjärilar i magen,
glömska och handsvett. Nu eller aldrig. Framför står Brorsson,
Wallin, Haegermark och Löveryd, bakom mig alla Porscharna. Starten
blir hygglig, jag får en lucka på innern efter startrakan och kan
skära ner framför Janne som kommer ångande snett bakom. När jag
sedan bromsar i slutet av "långa" rakan pustar jag ut, inga beiga
höfläktar i närheten, bara för att i nästa bråkdelen av en sekund
bli nesligt tagen på innern av Curt Bertilsson. Denne rallyräv
älskar väta och kan det här med att bromsa sent och exakt. Jag
ligger med nosen i den röda Porschens motorlucka nästan ett varv
innan det börjar ryka blåvitt och dyrt från densamma. Nästan hela
rakan går åt innan Curt slår av och bryter. Resten av racet kan
jag tämligen ostört bevaka min placering mellan Pelle Löveryd och
Janne Skoog. Målflagg, säsongsslut och äntligen alla porscharna i
bakspeglarna.

Det kändes skönt att få visa att en Alfa GÅR att få snabb på samma
villkor som porscharna och de andra i ett sprintrace. Från att ha
stångats i sista ledet och med nöd och näppe kunnat slå sina 1300-
kubikskollegor har jag under fyra år fått ordning på (och fått
smaka på) det mesta vad gäller väghållnings- och motorproblem.

Alfa Romeo



Alfa Romeo

HUR KÄNDES DET?

-Fantastiskt, det är ju en suverän belöning att få ratta en bil som känns neutral, kvick och pålitlig, som man själv satt ihop, till en bra placering i sista loppet för säsongen.

HUR LÄNGE VARADE DEN LYCKAN?

-I ungefär en timme. Sedan fick jag reda på att jag blivit diskad, -på ett klubbarrangemang och efter tävlingarnas avslutande. Parc Ferme'i all ära, men vadå? Särskilt som bilen absolut ej ändrats sedan i juni 1989.

BERODDE DET PÅ OJUSTE KÖRNING ELLER PROTEST FRÅN MEDTÄVLARE?

-Nej, ingetdera. Vi är ett jättefint kamratgäng i klassen och ingen skulle komma på tanken att protestera utan att ta upp detta före racet. Det var KLUBBENS besiktningsmän som EFTER tävlingen kontrollerade däcksdimensioner och fann mina 5 millimeter för breda. Vilket man som nämnts har haft chans att påpeka eller vidta åtgärder mot sen mer än ett år. Tidigare körde jag på Dunlop Racing i M-profil vilka är åtskilligt bredare än de jag har nu. Dessa är tydligen godkända. Det är märkligt att tävlingsledningen i samråd med domarna beordrar efterbesiktning av en icke placerad bil och att man då särskilt tittar på däcksdimensioner.

HUR SER DU PÅ DET SÅ HÄR EFTERÅT?

-Kortsiktigt och dumt att, utan protester, efter klubbens egen tävling och säsongens sista heat ta till regelbokens kraftigaste vite för en sån här sak. Det är ett säkert sätt att skrämja bort tävlande som åker långväga för varje körtillfälle. Hade man bara sagt till före start (samma däck satt ju på bilen vid besiktningen) skulle en inköpsrunda till Gislaved varit lätt att företa.

VAD TROR DU OM FRAMTIDEN FÖR HISTORISKA GT/GTS KLASSEN?

-Jag är rädd att årets tunna startfält förblir även i framtiden. Utan Triumphar och Alfor, avsevärt färre Porschar och roadsport-funderingar som hörs oftare och oftare blir det nog inte mycket mer än 6-7 startande per tillfälle. Den klappjakt på GTP-bilar som under året har tagit fart resulterar tyvärr inte i fler homologeringsenliga GT/GTS -bilar, visar historien. Det enda som lockar fram fler startande till klassen är tät racing med olika märken och en glad stämning i depån. Min åsikt är att man bör behålla årets system med start tillsammans med GT/GTS och separat prisutdelning för GTP-bilarna. Att prisutdelningarna på några sportvagnsmöten blivit felaktiga kan väl knappast lastas GTP-bilarna utan istället en obefintlig uppstyrning från RHK-representanter på platsen.

HUR SKALL DU GÖRA SJÄLV?

-Idag vet jag inte. Om jag får råd och tid bygger jag nog en standardbil i vinter...

MGB 1800 1965 blir en ny bekantskap i GT/GTS klassen under nästa år.

Hoppas det går bättre än det gick i Anders-
torp.

Ägare: Björn Jansson.



Starten har gått i
Anderstorp hösten -90
Rågar Grömberg till höger
i första ledet, Gregers vita
Amazon var faktiskt ända
uppe i dörren på Rågars
Cortina. Där får man se upp
Volvobilarna går fort.

Stig Dahlmans fina Ford
Mustang 1965 kommer även
den att bli mycket snabb
när den är helt färdig.
Det kommer en Mustang till
under 1991, tillsammans
med Wickes falcon blir
det en himla massa hästar.



GT - GTS

Naturlig avgång eller vad beror det på att det har blivit lite ont om bilar i GT/GTS klassen under de senaste åren?

Det är nog svårt att svara på detta, men ett par saker som bidragit till detta är kanske dessa. När det här med historisk racing drog igång för 12 år sedan var det GT/GTS bilarna som var först på banan, det var ett glatt gäng som alltid var med när det var dags, klassen var ganska jämn och bra, det var kul att träffa folk som var lika tokiga som man var själv.

Efter något år blev det flera klasser och det här med historisk racing bara växte och växte, vi blev fler och bilarna gick fortare och fortare.

Vi fick till slut dela upp oss på flera banor så att ett par klasser åkte på Kinnekulle när de andra körde på Falkenberg och det tror jag inte var så lyckat. Man hinner inte umgås så mycket under en tävlingshelg men jag tror att man behöver detta av en viss samhörighet när man är ute och tävlar med sina gamla bilar. Att det sedan går fortare och fortare för varje år är nog inte mycket att göra åt, bara nya sorters däck gör åtskilliga sekunder.

Sedan får vi hoppas att vi tar några tiondelar på att vi blir bättre förare och lär oss hitta runt de olika banorna.

Jag tror på klassen inför framtiden om vi kan köra våra tävlingar ihop som vi en gång i tiden gjorde, samt att folk ska förstå att man inte behöver ha en dyr och ovanlig bil för att vara med och åka.

Sedan måste det bli lättare att få bilen besiktigad, det lättaste sättet borde ju vara att man gör det i anslutning till en tävling så man kan ta hjälp av en märkesbroder (eller syster) för när man kommer till en tävling för första gången då är man inte så stor om man inte känner någon, det som händer en ny medlem i Anderstorp får inte ske igen om vi ska få nya till GT/GTS klassen.

En nitisk funktionär såg att det droppade olja under bilen och plockade bort besiktningslappen, med det resultatet att det blev en bil mindre till start.

Jag lovar att om de bilar som läcker olja efter ett träningspass skulle nekas starta blev det inte någon bil på startlinjen.

Det var mycket olyckligt att det var en som var där för första gången som blev drabbad. Hade samma sak hänt någon som kört tidigare hade han lätt kunnat försvara sig och torkat upp oljan för att sedan besiktigat om bilen.

Besiktningsmannen gjorde inte något fel det är inte det jag vill påstå men i detta fallet borde man ha använt sig av lite diplomati.

Detta är bara mina egna tankar om en mycket härlig klass

Mats Israelsson

STANDARDVAGNSSIDAN

NU är det slutåkt.

När man nu sitter och tittar ut genom fönstret och ser snön dala ner över rosorna som fortfarande blommar verkar det vara väldigt långt till det är dags att plocka fram bilen igen, det tycker man alltid vid den här årstiden, men ack vad man lurar sig. Rätt som det är, utan någon som helst förvarning ska man bära ut trädgårds-möblerna, stoppa ner blommorna i rabatten, byta till sommardäck på bruksbilen, Det är just vid den här tiden varje år som man drabbas av sitt dåliga samvete över allt som man borde gjort på tävlingsbilen, men som bara inte blivit gjort. Detta fenomen har drabbat mej de senaste 12 åren och som jag ser det nu 1990 så kommer det att hända även våren -91.

DET FINNS EN LÖSNING PÅ DETTA PROBLEM, GÖR DET NU PÅ EN GÅNG (det ska jag göra)

1990 har varit ett mycket bra år för den historiska racingen, det har varit bra tävlingar med ganska mycket publik, vi har även blivit uppmärksammade i tidningarna. En mycket trevlig händelse var backtävlingen i Järvsö som verkligen gav mersmak hos alla som kom dit, hoppas det blir mer av den sortens tävlingar. Sturupracet var även det en positiv upplevelse, man åkte nog ner med lite förutfattade meningar om att banan var både för kort och för smal, men det var bara att krypa till korset och erkänna att den var både svår och rolig att köra. Mantorpstävlingen blev till det bättre när banan kortades av efter halva srippen både för oss och för publiken, den som förlorade på det vann ju så det gjorde honom nog inget.

Jag har skickat ut c:a 40 stycken frågeformulär till er som har eller kommer att köra standardvagn, tro det eller ej jag har fått 31 stycken i retur, det är mycket ovanligt att så många svarar (men det fattas 9 var i h-te är era).

Nästan alla ville åka på Knutstorp den 29-30/6 1991, de flesta hade även en avbytare om det skulle bli nödvändigt, men de flesta ville köra själva.

En sak som de flesta är rörande överens om är detta med starterna under 1990.

Lördag : besiktning samt en tidsträning.

Söndag : en kvaltävling som avgör startordningen till tävlingen.

Inför 1991 är det så gott som klart att vi kommer att få åka med standardvagnar på Falkenberg vilket nog alla kommer att tycka om för det är en härlig bana att köra på, den kommer att passa de historiska standardbilarna mycket fint.

STANDARDVAGNSSIDAN

Under 1991 hoppas jag att det ska bli lika många bra tävlingar och samma goda anda som det har varit under året som gott.

Lite gnäll måste man räkna med när det är fler som deltagar i någonting, men de problem som varit har varit ^{är} av sådan art att det till nästa år borde vara helt lösta till allas glädje.

Vi som kör gör det för att det är roligt att köra bil, naturligtvis är det även spänningen om man kan köra ifrån den man tog stryk av på det senaste racet som bidrager till att man håller på med det man gör.

Jag tror att ingen av oss som håller på med historisk racing har några planer på att få ett kontrakt med något F 1 stall (om något stall hör av sig står mitt telefonnummer nere i högra hörnet).

Standardvagnsracing inbjuder nästan till hård och tät racing och det ska vi även försöka att visa upp, men det ska vara inom regelboken så vi inte får mer av det som hände på Anderstorp, vems felet var där kommer vi aldrig att få veta, det man vet är att två bilar fick bryta p.g.a. plåtskador och det är det absolut sämsta sättet att avsluta en tävling på.

Inför 1991 måste vi tänka på att vi kör för att det är roligt att visa upp hur racing var på 60 talet, vi som kör i klassen är till största delen uppvuxna med den här typen av bilar, men flera av de som idag kör F 1 var inte ens födda då. Tänk på att det är ett stycke motorsporthistoria som vi ska bevara och inte förstöra för de som kommer efter oss.

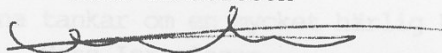
Den 17/11 ska jag vara med på ett möte om vilka tävlingar som vi kan köra nästa år, vi är i en ganska bra förhandlingsposition då vi under året som gått visat att vi kan ställa upp med ganska stora startfält.

Vad som kommer att gälla under 1991 är detta mitt förslag.

- 1, Bilar före 1961 oavsett motorvolym
- 2, Bilar 1961 --- 1965-12-31 under 1000 cc
- 3, ----- : ----- 1001 cc ----- 1300 cc
- 4, ----- : ----- 1301 cc ----- 1600 cc
- 5, ----- : ----- 1601 cc ----- 2000 cc
- 6, ----- : ----- 2001 cc -----

Det har blivit en klass till då vi vet att det både kommer Cortinor och Alfor i 1600 klassen, samt flera Volvobilar i 2000 cc klassen. Vad tycker ni själva om detta förslaget, hör av er.

Mats Israelsson



Tel: 08/756 28 35

RHK - cup - 90

Förare	Bil	SA:
CTE-1300		
T Brorsson	L Elite	60
B Nivstrand	AR C1300	28
L Henjer	AR C1300	22
Almström	L Elite	13
CTE-1600		
BA Bengtsson	P 356	90
B Nivstrand	TVR	26
J Reinius	P 356	24
P Tigerschiöd	TVR	13
CTE+1600		
CTF-1300		
M Jutterström	MC Midget	90
CTF-1600		
P Löveryd	Turner	58
C Larsson	Porsche	41
B Berlin	OSCA	28
K Bertilsson	Porsche	22
B Nivstrand	TVR	13
CTF+1600		
K Wersell	MCB	30
CTF+2000		
C Brisman	Maserati	45
CTF/3:7		
P Haegermark	Marcos	71
E Cyrus	Alfa	59
P Rosendahl	P 356	49
J Skeog		35
K Wallin	Elwa	30
C68-2000		
LE Akersten	Marcos	30
P Nerberg	C 12	15
T Hall	Marcos	13
JO Bergqvist	C12	13
C68+2000		
S Johnsson	McLaren	30
C71-2000		
P Carlås	P 914/6	42
A Duncvall	Lola	30
C Svensson	Ren A110	13
K Nilsson	R Vitess	13
Sp F		
JO Bergqvist	Lotus23	45
J Carlsson	Lotus7	26
BA Bengtsson	Lotus7	26
Sp E		
E Larsson	Lotus7	45
C-CTS		
Orogenäs	Marcos 3L	15
FV		
A Lind	LS4	39
K Bacck	RSM	37
L Mattson	Karelin	31
Tannemägi	FV	15
LO Åkesson	CSMPV	11



Förare	Bil	SA:	Plats
A-D			
L Hägeman	SWEBE		42
A Göransson	SWEBE		38
P Jerdrum	MCK		37
B Roxlin			34
C Rösler	Cooper		30
P Kumlin	Efffyh		28
B Frelin	MC		28
B Leufvenius	Efffyh		24
Klarberg	AD-JAP		16
R Berg	BMW 328		13
R Haraldsson			11
L Haajanen	Bugg.		10
H Sandberg	JBS		7
Unneberg	MC		7
A Freden	MC J2		5
STD -61			
C Israelsson			45
STD -1000			
NO Johnsson	SAAB		54
M Nilsson	SAAB		46
SO Stenkvist	DKW		41
T Elander	NSU		24
HP Zolnier	DKW Cr4		10
A Holmström	SAAB		7
C Kälbern	SAAB		5
A Weglin	SAAB		5
STD -1300			
J Alander	Cooper		50
U Lindberg	Cooper		42
S Löchen	Cooper		30
L Fritz	Cooper		28
J Lundberger	Cooper		15
STD -2000			
M Israelsson	LotusC		58
R Crimberg	LotusC		50
B Melin	PV544		42
C Hagberg	Amazon		36
C Pettersson	Amazon		18
Johansson	Amazon		7
STD+2000			
B Bengtsson	MB220		26
B Winqvist	Falcon		15
S Dahlman	Mustang		13
FJ			
H Bruning	Lola FJ	F	45
R Carlsson	SaabFJ	E	41
B Rösler	Joker FJ	E	33
I Malm	ELVA FJ	E	28
T Eriksson	Saab FJ	E	22
Caldeberg	SAAB FJ	F	9
F3			
J Molin	Svebc		30
F31600			
A Ytterdahl	CRD		43
P Syverstad	CRD		41
FF			
C Lofthammar	Dulon		39
A Lindskeough	Lotus		37
PG Söderberg	Lotus		28
M Linde	Merlyn		16
K Akesson	Merlyn		11
I Thorell	Merlyn		9
C Anderberg	Lotus		9
B Malmsten	Merlyn		7

INFORMATION

Om det någonstans i tidningen har stått något som någon skulle uppfatta som kritik mot någon enskild person, funktionär, klubb eller besiktningsman så är det helt fel, det är systemet som borde ses över innan det går för mycket byråkrati i det. Allt folk som jobbar inom den historiska racingen gör ett jättebra arbete och vi vill passa på att TACKA ALLA FUNKTIONÄRER FÖR ATT NI HAR HJÄLPT TILL ATT GÖRA GROVJOBET SÅ ATT VI KAN GENOMFÖRA VÅRA TÄVLINGAR PÅ ETT BRA SÄTT.

Vi hoppas att vi hinner få ut nr 9 av Rutflaggan före jul, så se till att du skickar in manus till oss i tid. Nästa nummer ska innehålla nästa års tävlingsprogram även om det kan bli vissa ändringar i det. Vi ska även ta med däckreglementet för 1991.

Som skrivits tidigare i detta nummer av Rutflaggan väntar VALBEREDNINGEN på dina förslag om vad den ska föreslå inför 1991, man kan även föreslå sig själv, kom loss.

De som kommer med i klubben under sista kvartalet -90 behöver ej betala avgift för 1991.

RHK HÄLSAR NEDANSTÄENDE MEDLEMMAR VÄLKOMNA.

Peter von Lukacs	Hemvärnsvägen 5	141 37	Huddinge
Nick Tammemägi	5010 Siene Tubbetorp	447 00	Vårgårda
Jan-Erik Josefsson	Prästgatan 5	511 54	Kinna
Kent Nilsson	Billdalsgård 4740	427 00	Billdal
Arve Ytterdahl	Rödåsen 25	1380	Hegedahl Norge
Jan Gregenäs	Lönrunan 87	423 46	Torslanda
Jan Unneberg	1820 Spydeberg		Norge

Det var allt för denna gången, på nästa sida kan du se när det är dags för de stora tävlingarna utomlands 1991.

Jag fick idag veta att de som åker i den historiska rallycupen har sitt möte den 9/11 och att jag har möjlighet att vara med där. Det är nog ganska bra att RHK har någon med då vi arbetar för att nå samma mål, att bevara ett stycke motorhistoria för eftervärlden. Jag återkommer till detta möte i nästa Rutflagga.


Mats Israelsson

(FIA Championship/FISA Trophy/GT Cup)

	Pays/ Country	Date Date
Zandvoort	NL	12 mai
Monza	I	19 mai
Brands Hatch	GB	2 juin
Montlhéry	F	30 juin
Most	CS	14 juillet
Nürburgring	D	11 août
Zolder	B	18 août
Salzburgring	A	15 septembre

1991 FIA European Challenge for Historical Touring Cars

	Pays/ Country	Date Date
Paul Ricard	F	31 mars
Zandvoort	NL	12 mai
Silverstone *	GB	28 juillet
Nürburgring	D	11 août
Zolder	B	18 août
Salzburgring	A	15 septembre
Vallelunga-Classic Cup	I	21 septembre

1991 EUROPEAN HISTORIC RALLY TROPHY

	Pays/ Country	Date Date
San Remo	I	22/23 mars
Coppa d'Italia	I	25/28 avril
Bavaria Cup	D	30 mai/2 juin
Classic Cup	I	6/7 juillet
Vltava Rally	CS	5/7 septembre
International Belgian Historic Rally	B	27/29 septembre
Targa Florio	I	12/13 octobre

* sous réserve d'approbation du circuit/
subject to circuit approval

SÄLJES

SÄLJES

Lotus/Ford kolvar Powermax för 1650cc
85 mm borrning nya.
4 st vevstakar Ford 2737 ring och bjud.
Michael Högström Tel: 08/59 38 84

Porsche Super 90, 1960 renoveringsobjekt med 1600 N Motor
45.000.-

Bengt Ake Bengtsson 0346-17350 Bostad

Historisk Formelbil, Saab. 2-takts motor och mekanik från
Saab 96. Denna unika bil har i år tävlat med Formula Junior
bilar. Pris 80.000.- eller högstbjudande, div. delar
medföljer. Niklas Caldeborg 0551-21190 eller 0582-52263.

1 st. BMC Cooper S Van, Grön med vita ränder på huven.

1 st. BMC Cooper S Röd med vitt tak.

Båda bilarna är av 1965 årsmodell och körda av mig under
2000 mil.

Picko Troberg 08-7660085kont, 08-7665420hem, 08-7661620 fax.

4 st Saab 6x14 org. Minilite 4 1/2 P.C.D kr. 4000.-

4 st Minilite kopior 6x13x4" (Midget) beg. kr. 1600.-

4 st Superlite 6x13x4" (Midget) kr. 2400.-

Kjell Wallin 08-7731717, 08-7731819, Fax 08-7731811

Daimler SP 250-62, K&N Filter för Weber 45, slutväxel
samt ingående axel till Hewland Mk 8 10:31, raceoverall
st 50-52, ballaklava, hjälm, handskar.

Tomas Pettersson arb 031-192800, hem 031-192415

MGB roadster 1970 ej helt komplett, ej monterad och delvis
rostlagad.

MGB GT 1968 karossrenoverad, komplett, ej monterad.

Davrian Mk 3 1968, Imp motor 998cc. Modsport eller historic?

Bra skick. Alla bilar till högstbjudande.

Björn Jansson arb 0151-70170, hem 0122-72234, bil 010-389407

VOLVO PV delar:

halv utsliten Rally PV kaross med båge.

Ej utsliten PV 61:a (bruksbil)

Bakaxel från skogs PV (diffad)

Peter Kumlin arb 023-63145, hem 0243-28477.

MC, NSU konsul 350cc, 1951.

Böcker:

"Car maintenance series, Jaguar Cars, a practical guide
covering all standard production models from 1946", av C.L.
Vandiest från 1961. Pris 120.-

"Jaguar Service Manual for all models 1946-1948" nytryck
av Autobooks Ltd från början 60-talet. Pris 250.-.

Porsche böcker och förs. broschyrer från 1980 och senare.
Kompl. årg. av Porsche Club Sveriges "Porscheägaren" samt
Porsche Club of Americas "PANORAMA".

Div. VW/AUDI/NSU Böcker

Porsche Affischer: Modellprog. 1984/Porsche 959 gr B 90.-
" 1986/Porsche 959 60.-

Bengt Bengtsson 08-7390902

KÖPES

Hewland 5 växlad låda. Ta nu och sälj lådan som bara ligger
och skräpar bland alla "braha" grejor. Jag behöver den nu.

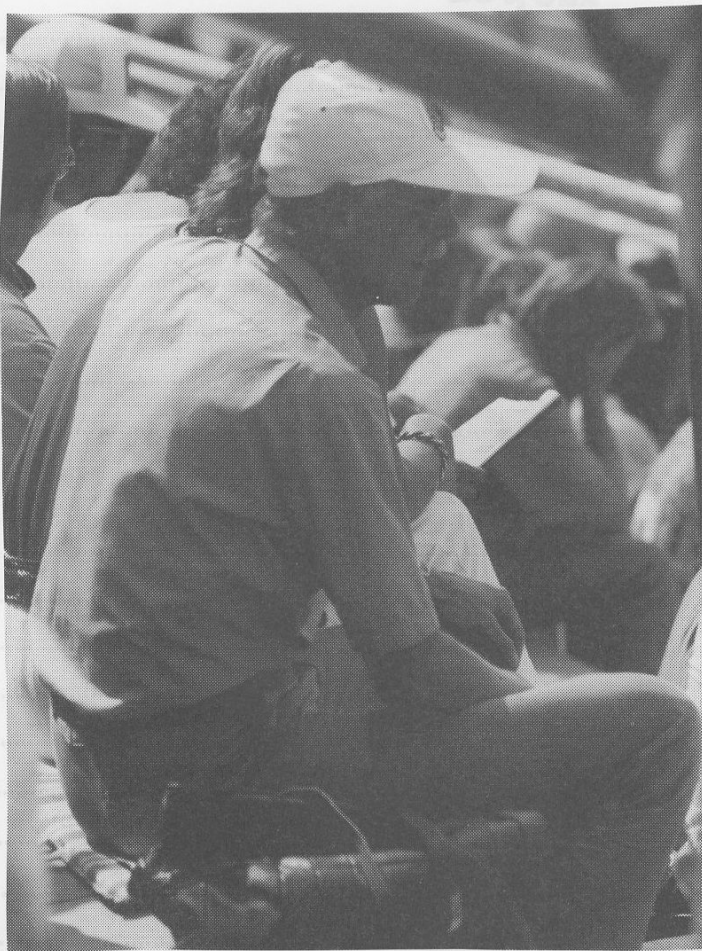
Horst Brüning 08-7327231

KÖPES

Halda mekaniska instrument
speedpilot, twinmaster, tripmaster
allt av intresse
Michael Högström Tel:08/59 38 84

SÄLJES

Min Maserati 3500 GTI 1962 Touring Coupe är klar, jag vill
ha en ny leksak. Nåja, inte riktigt klar, en del jobb återstår
speciellt i hjulupphängningningen för att få stil på väghåll-
ningen. Med detta gjort och ny chaufför får diverse 356-åkare
se upp. Alla delar får att återställa till standardskick med-
följer. Inte billig, ring och fresta mig med en stor säck
pengar eller ännu hellre ett intressant byte.
Gunnar Brisman tel 0300 - 627 54 kvällar o helger.



Hela klubbens lilla ideolog
sitter här och funderar
över nya fina recept som
i bästa fall separerar
det onda från det goda.
Alla säger att vi måste se
till att reglerna följes,
när jag sedan försöker göra
detta man ber mig om så blir
det ändå tokigt.
Fortsätt på den linjen, det blir
nog bäst i längden.

STOPP OCH LÄS

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

Fyll i blanketten och skicka den till :

MATS ISRAELSSON
GRANITVÄGEN 7 183 63 TÄBY
Tel:08/756 28 35 Fax:08/756 25 66

Säljes

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

namn

adress

postnummer postadress

telefon

Köpes

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

namn

adress

postnummer postadress

telefon

Bytes

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

namn

adress

postnummer postadress

telefon