



# RUTFLAGGAN

2

2023

RACERHISTORISKA KLUBBEN  
c/o Hans Hillebrink  
Katsen 19, 193 41 Sigtuna

## *Lars-Göran Widenborg hedrad*

*-= sid 11 =-*

## *Båstad = Racing?*

*-= sid 18 =-*

## RACERHISTORISKA KLUBBEN

c/o Hans Hillebrink  
Katsen 19  
193 41 Sigtuna

Hemsida: [www.rhkswe.org](http://www.rhkswe.org)  
Organisationsnummer: 802013-0582  
Plusgiro: 49377-5  
Swish: 12345 51586  
IBAN: SE23 9500 0099 6034 0049 3775  
BIC/SWIFT: NDEASESS

Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Bengt-Åce Gustavsson, Centralbacken 6, 666 31 Bengtsfors,  
[bengan@racefoto.se](mailto:bengan@racefoto.se), 0703-409300

Vi behöver både bilder och reportage!

Kassören önskar att när ni gör er betalning av medlemsavgiften skall ni uppge ert namn i meddelanderutan.

*Om NI önskar att använda något material från Rutflaggan, vänligen kontakta respektive artikelförfattare och fotograf.*

## Kontaktinformation:

### Styrelsen

Ordförande Hans Hillebrink 0706-977974  
[hillebrink@hotmail.com](mailto:hillebrink@hotmail.com)  
Sekreterare Jan Christians 0706-798990  
[jan.christians@projektledarbyran.se](mailto:jan.christians@projektledarbyran.se)  
Kassör Anders Ek 0702-744062  
[anders.ingelstorp@gmail.com](mailto:anders.ingelstorp@gmail.com)  
Ledamot Johan Lund 0705-443150  
[johan@mekauto.se](mailto:johan@mekauto.se)  
Ledamot Lars Weigl 0703-189045  
[lars@weigl.nu](mailto:lars@weigl.nu)  
Ledamot Michaela Månlycke 0708-551741  
[mikaela.manlycke@alvesta.se](mailto:mikaela.manlycke@alvesta.se)  
Ledamot Michael Sundin 0705-651556  
[michael.sundin@telia.com](mailto:michael.sundin@telia.com)  
Adjungerad Lars Palmkvist 0702-105849  
[l.palmkvist@telia.com](mailto:l.palmkvist@telia.com)

### Klassrepresentanter

Förkrigsbilar (A-D) Magnus Neergaard 040-495600  
[magnus.neergaard@telia.com](mailto:magnus.neergaard@telia.com)  
F3 500 – Midget Per Hågeman 0707-212348  
[ph.race@alfa.telenordia.se](mailto:ph.race@alfa.telenordia.se)  
Formula Junior Lars-Göran Sjöberg 0703-481031  
[lgsjoberg1@gmail.com](mailto:lgsjoberg1@gmail.com)  
Formel Vee Johan Lund 0705-443150  
[johan@mekauto.se](mailto:johan@mekauto.se)  
Formel Ford Nicklas Nilsson 0709-574415  
[nianilsson@gmail.com](mailto:nianilsson@gmail.com)  
Formel Slicks Tomas Otterberg 0723-68762  
[tomas.otterberg@epiroc.com](mailto:tomas.otterberg@epiroc.com)  
Sports 2000 Sören Forsberg 0790-795247  
[allardcars@telia.com](mailto:allardcars@telia.com)  
1000cc Cupen Jan Christians 0706-798990  
[jan.christians@projektledarbyran.se](mailto:jan.christians@projektledarbyran.se)  
Standard före 1965 Vakant  
GT före 1965 Elmon Larsson 0706-358517  
[elmon.lerum@telia.com](mailto:elmon.lerum@telia.com)  
GT före 1965 PG Johansson 0706-926511  
[pg.healey@gmail.com](mailto:pg.healey@gmail.com)  
Standard 1966-1971 Sture Danielsson 0709-307759  
Standard 1972-1990 Michael Sundin 0705-651556  
[michael.sundin@telia.com](mailto:michael.sundin@telia.com)

### Klassrepresentanter

GT 1966-1990 Lars Weigl 0703-189045  
[lars@weigl.nu](mailto:lars@weigl.nu)  
GT 1966-1990 Stefan Svensson 0708-749198  
[stefan.ss@netatonce.net](mailto:stefan.ss@netatonce.net)  
Sportvagn F-I L-G Widenborg 042-207433  
[lg.widenborg@gmail.com](mailto:lg.widenborg@gmail.com)

### Tekniker

Lars Palmkvist 0702-105849 [l.palmkvist@telia.com](mailto:l.palmkvist@telia.com)  
Åke Hansson 0705-422126 [akehansson55@gmail.com](mailto:akehansson55@gmail.com)  
Raymond Johansson 0733-330151 [info@jjracing.eu](mailto:info@jjracing.eu)

### Miljö och Personligt skydd

Lars Palmkvist 0702-105849 [l.palmkvist@telia.com](mailto:l.palmkvist@telia.com)

### Revisorer

Åke Hansson 0705-422126 [akehansson55@gmail.com](mailto:akehansson55@gmail.com)  
Lars Ohlsson 0706-285013 [lars.ohlsson@dalalaminat.se](mailto:lars.ohlsson@dalalaminat.se)  
Anders Jensen (Sup.) 0708-166161 [andersjensen96@hotmail.com](mailto:andersjensen96@hotmail.com)

### Försäkringar

Peter Kumlin 0705-146404 [pk@nuinternet.com](mailto:pk@nuinternet.com)  
MHRF-försäkringen 08-320354

### Valberedningen

Magnus Rugsveen 0768-907265 [rugrace@hotmail.com](mailto:rugrace@hotmail.com)  
Tomas Otterberg 0723-68762 [tomas.otterberg@epiroc.com](mailto:tomas.otterberg@epiroc.com)  
Claudio Menchini 0706-612600 [menchinic@gmail.com](mailto:menchinic@gmail.com)

### Regalia

Michaela Månlycke 0708-551741 [mikaela.manlycke@alvesta.se](mailto:mikaela.manlycke@alvesta.se)

### Medlemskap och LoTs-samordnare

Anders Ek 0702-744062 [anders.ingelstorp@gmail.com](mailto:anders.ingelstorp@gmail.com)  
Medlemsavgift 2023 är 500 kronor.  
För ny medlem tillkommer 100 kronor i registreringsavgift.

### Redaktör, webmaster och pressansvarig

Bengt-Åce Gustavsson 0703-409300 [bengan@racefoto.se](mailto:bengan@racefoto.se)

### Layout & Produktion

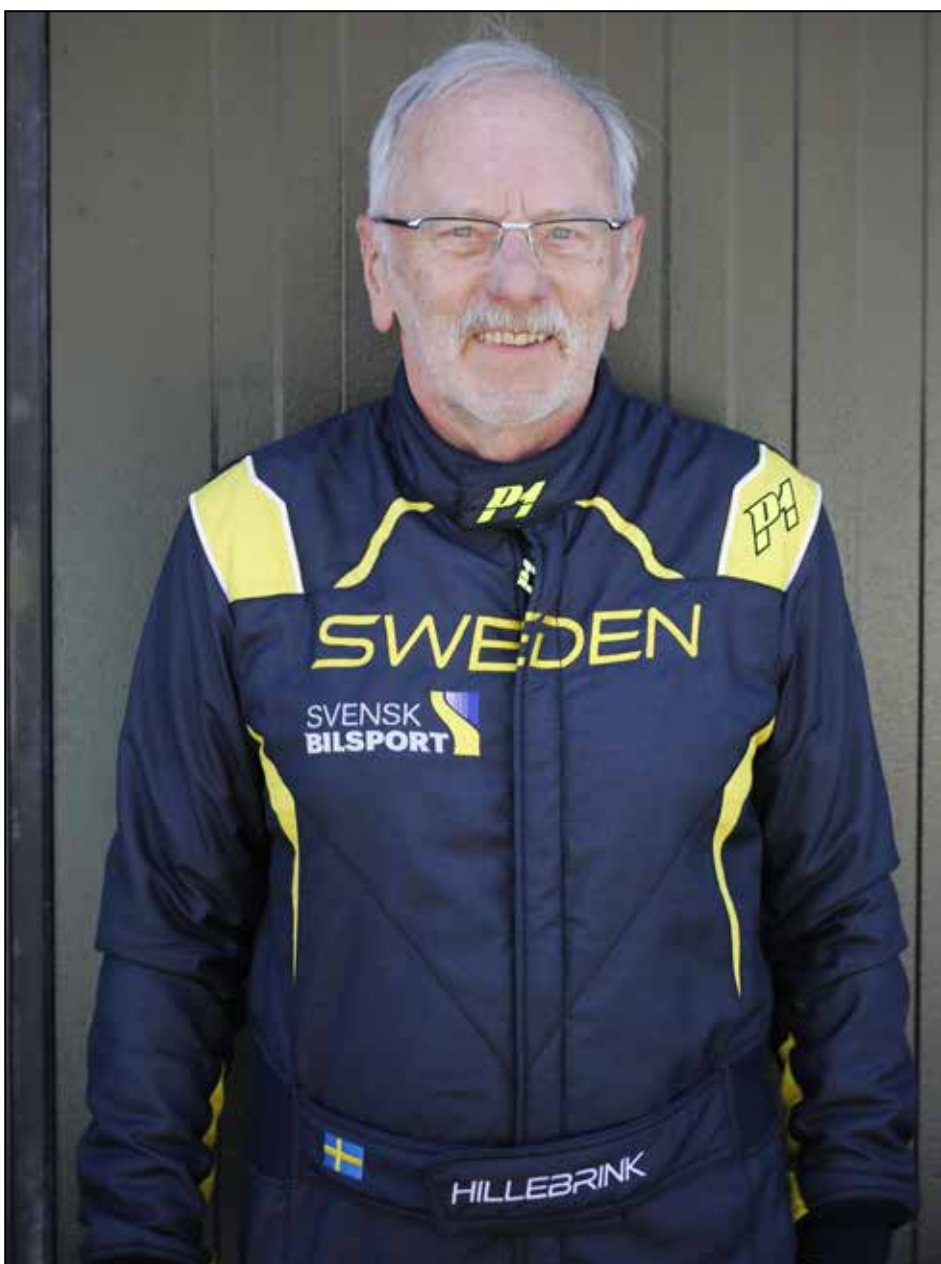
Stefan Augustsson, Dalsign 0701-550592 [stefan@dalsign.se](mailto:stefan@dalsign.se)

# Hej alla vänner av Historisk Racing!

Tiden går fort när man har roligt. Och visst har tiden flugit i väg när redan tre av våra fem tävlingshelger är avverkade. Även om regnet är blött så ger det en variation på väglaget vilket i sin tur ökar vår erfarenhet. Sommaren har ju för övrigt varit väldigt varm och torr så visst behövs regnet också.

Jag har hunnit med ett par utlandstävlingar också. Dels Hockenheim, dels Dijon, i den franska senapsstaden. Den resan kommer jag sent att glömma då dragbilen inte startade när jag kopplat släpet för att åka hem till stundande Velodromloppet. Verkstaden gick bet på att hitta det elektroniska felet. Inget hyrbilsbolag hade bil med dragkrok att hyra ut. När vi insåg att bilen inte skulle bli färdig och dragkroksbil inte existerade var enda återstående hyralternativet en Fiat 500. Lastade således över de viktigaste racingprylarna från dragbilen och for de 150 milen till Helsingborg där hustrun fick ta tåget sista biten till Stockholm. I Helsingborg ställde Anders Ek upp med sin dragkroks-Golf och körde tillsammans med mig i Fiat tillbaka till Dijon där vi hämtade släpet på banan och fortsatte tillbaka till Helsingborg, där en annan kamrat från Stockholm mötte med sin dragbil. Således kom jag hem med släpet på tisdagskvällen och på onsdagsmorgonen var det dags att lasta på den andra bilen utan att ha lastat av Lotusen. Tur man är pensionär och inte har arbete som inkräktar på fritiden! Det lär väl bli en resa till när dragbilen är fixad i Dijon.

Velodromloppet blev riktigt lyckat tycker jag och det är så trevligt när vi får höra det från olika håll. I år hade vi enklare plaketter men delade ut T-tröjor till alla förare. Tröjorna finns fortfarande till försäljning. Minglet under korvbjudningen på fredagskvällen fick vi många uppskattande kommentarer om. Kul att så många passar på att träffa och prata med folk från andra klasser också. Den traditionsenliga middagen på lördagskvällen blev fullsatt med hög stämning och bra nivå på maten som serverades. Mer om



*RHK's ordförande Hans Hillebrink.*

allt detta på annat håll i tidningen.

Anderstorp blir nästa tävling i RHK serien i slutet av augusti. Innan dess finns möjlighet att köra i utlandet. Jag vet att några funderar på Zandvoort medan andra tänker sig till Ahvenisto, som går helgen före Anderstorp.

Efter finalen på Falkenberg är det dags att planera för vår galamiddag med prisutdelning. Förslag och tips om plats för detta välkomnas av styrelsen. Målsättningen är att försöka

hitta något som ligger hyfsat mitt i racing-Sverige. Vi tar gärna emot synpunkter och tankar om årets tävlingar och önskemål inför nästa år.

Nu ska jag pusta ut ett tag och hoppas på fina sommark dagar på Gotland.

Önskar er alla en skön sommar!

Hans Hillebrink

Ordförande

# Formel Vee Festival 2023

Formel Vee Festival har blivit mycket uppskattad av klubbens medlemmar

*Text: Nettan Oliw Foto: Andreas Persson*



*Erik Adolfsson från Boden luftade sin vackra RPB,*

22-23 april hölls Formel Vee Festival för andra året på Linköpings motorbana, Sviesta. Festivalen är en uppstartshelg med fokus på träningskörning och gemenskap för klubbens medlemmar. Vädret samarbetade fint och bjöd på torr bana och riktig sommarvärme på lördagen.

Festivalen arrangeras i Formel Vee Sveriges regi med Magnus Ek och Nettan Oliw vid rodret och i samarbete med Linköpings Motorsällskap, LMS. Upprinnelsen till festivalen var att Magnus och Nettan kände att det skulle vara roligt att samlas i klubben och ha möjlighet att testa bilarna på ett kravlöst sätt

innan säsongen drar i gång. Det skulle samtidigt bli ett sätt att synliggöra Formel Vee som en levande del i bilsportens historia och göra reklam för klassen. Sagt och gjort — 2022 arrangerades den första festivalen.

## **Mycket körning**

Till årets festival kom 28 fina Formel Vee-bilar som delades upp i fyra olika grupper. Varje grupp hade möjlighet att köra sammanlagt 9 träningsheat vardera, under helgen.

Några få bilar drabbades av tråkigheter med haverier av olika slag, men merparten fungerade fint och

kunde bara ägna sig åt att finjustera olika inställningar. Den stora fiendens med helgen är just att kunna köra många korta heat för att testa, upptäcka eventuella problem och hinna åtgärda dem innan säsongens första tävling.

## **Med gemensamma krafter**

Festivalen genomförs med gemensamma krafter i klubben. En förutsättning för att över huvud taget kunna köra träningarna på ett regelmässigt och säkert sätt, var alla funktionärer som ställde upp ideellt och stod utposterade runt banan. Fika till funktionärerna och festmiddagen på lördag kväll ordnades



Janne Lindqvist är ivrig att få köra på banan.

med den äran av två medlemmar. Incheckning och sekretariat bemannades också ideellt inom klubben. Stor eloge till alla dessa frivilliga som bidrog med helt ovärderliga insatser som gjorde att festivalen kunde bli verklighet!

### Klubbmiddag med VIP-gäster

På lördag kväll samlades deltagarna för gemensam festmiddag. Kvällen förgylldes med några riktigt speciella gäster som tog sig tid att besöka Sviesta. Bror Jaktlund, Günter Stuhmann, Bo Pettersson och Weine Holmberg — gamla Formel Vee-veteraner som var med på tiden när det begav sig ute på banorna. De berättade anekdoter och minnen från de tidiga åren när klassen byggdes upp i Sverige. Mycket intressant och uppskattat av alla! De tilldelades också var sin hedersutmärkelse från klubben som tack för betydande insatser för Formel Vee genom åren. Utmärkelsen tilldelades även Jens Hansen, Willy Dolling, Lage Lindfors, Per-Olov Boström och Lars-Göran Sjöberg, vilka tyvärr inte hade möjlighet att komma och ta emot den på plats.

### Provkörning

En unik del i festivalen är möjligheten att prova-på Formel Vee. Den

aktiviteten var sista programpunkt på söndagen. Ett toppentillfälle för den som är lite nyfiken, men gärna vill prova hur det faktiskt är att köra innan man ger sig i kast med att skaffa egen bil och tar licens. För att kunna provköra krävs dock att man hittar en Formel Vee-ägare som är villig att låna ut sin bil, och att man kan låna ihop personlig säkerhetsutrustning som overall, hjälm etc. Den som ska provköra får en teorigenomgång och prova-på-licens innan det är dags att ge sig ut på banan. Körningen sker efter föråkare som hjälper till med spårval och säker hastighet.

### Licenstagning i anslutning till festivalen

Magnus Ek har tillsammans med Linköpings Motorsällskap, LMS, samordnat så att en av deras licensutbildningar hålls på Sviesta under fredagen innan festivalen. Det innebär att nya licenstagare kan ta licensen på fredagen och sedan

delta under festivalens träningskörning under helgen. Ett bra upplägg där de nya förarna kan träna och praktisera sina nyvunna kunskaper direkt, under avslappnade former.

### Uppskattad helg

Formel Vee Festival har blivit mycket uppskattad av klubbens medlemmar och samarbetet med LMS licensutbildning är ett vinnande koncept som även visat sig vara ett bra sätt att få klassen att växa! Klubben har nyligen beslutat att genomföra en festival på Sviesta även nästa år, 2024. Håll utkik på webbsidan [www.formelvee.se](http://www.formelvee.se) för mer information längre fram.

*Text: Nettan Oliw*

*Foto: Andreas Persson*



De viktiga funktionärerna får en bit mat.

# Årets Dalslands Ring stipendiat

Ellen Svanberg blev årets Dalslands Ring stipendiat

*Text: Bengt-Åce Gustavsson Foto: Tobias Svanberg*

Ellen Svanberg blev årets Dalslands Ring stipendiat

Det startades en arbetsgrupp 2002 som ville skapa en ny Dalslands Ring men trots hårt kämpande, med eldsjälarna Peter Jacobsson i spetsen, tvingades man ge upp drömmen om en ny racerbana i Dalsland. De pengar man hade samlat in genom andelsköp och sponsorer omvandlades till en fond för unga motortävlare i Dalsland.

Årets stipendiat blev Ellen Svanberg från Frändefors som tävlar för Bengtsfors MotorClub. Ellen har nysst avslutat sin militärutbildning och hon håller för närvarande på att renovera två racerbilar, en Austin A35 och en Formel Vee. Hon har

inte hunnit köra så många tävlingar ännu, men har stora planer för framtiden.

Peter Jacobsson och Sofia Falkman från Dalslands Sparbank i Mellerud delade ut priset till Ellen. Troligen var det sista gången detta stipendium delades ut, för pengarna är slut i stiftelsen. Jacobsson hoppades dock på att Dalslands Sparbank fortsätter att premiera Dalslands motorungdomar även i framtiden med sina egna fonder!



*Ellen Svanberg fick årets Dalslands Ring stipendium.*



*Sofia Falkman från Dalslands Sparbank delade ut prischecken till Ellen Svanberg.*



*Richard "Lillen" Persson for ut i sandfällan.*

## Lyckad RHK-premiär på Kinnekulle

**Det var soligt och torrt, men bitvis väldigt kall vind.**

### *Bengt-Åce Gustavsson*

Det var premiär för årets Riksmästerskap i Historisk Racing på Kinnekulle Ring. Stockholms Sportvagnsklubb arrangerade tävlingen. Det var soligt och torrt, men bitvis väldigt kall vind.

### **Formel Vee**

Formel Vee mönstrade ett så stort startfält att B- och C-klasserna fick köra var för sig. Som vanligt bjöd förarna på en publikfriande show som var mycket spännande.

I B-klassen tog Anders Tjärnlund pole före Rasmus Bencsik och Jan Lindqvist. Bencsik gjorde den bästa starten och tog ledningen före Tjärnlund. Tjärnlund övertog ledningen, men Bencsik pressade hårt för att återta ledningen. Bencsik drev ut för långt på tillbaka vägen under bron, sladdade ut på

gräsmattan och på returen för han över sandfällan, in i raket och så var hans race över! Tjärnlund led-

de, men han pressades av Magnus Rugsveen. Tjärnlund höll undan och vann med endast 0.2 sekunder



*Rasmus Bencsik har tappat greppet i Formel Vee B.*



*Johan Lund har tappat greppet i Formel Vee C och Richard "Lillen" Persson försöker undvika en krasch.*

före Rugsveen. Lindqvist kom trea. Rugsveen satte snabbaste varvtiden och fick därmed starta först i andra racet. Tjärnlund tog ledningen direkt. Rugsveen försökte hänga på, men med en skadad bil hade han inte en chans att matcha Tjärnlunds tempo. Tjärnlund vann igen före Rugsveen och Lindqvist.

Det blev än mer dramatiskt i C-klassen. Johan Lund var först inblandad i en krasch i kvalet med sin dubbelförgasare som gick hårt i räcket och blev obrukbar. Lund hade ont i ryggen, men lyckades trots sina smärtor prestera den bästa tiden i kvalet i C! Teamkompisen Lindqvist var tvåa före Tjärnlund. Lund tog starten före Richard "Lillen" Persson och Tjärnlund medan Lindqvist tvingades bryta. När de kom över Mohlinknäppen snurrade Lund! Persson försökte väja, men sladdade ut i sandfällan och fick stopp mot räcket och så var hans race över! Lund kom igång som siste man. Safetycar samlade ihop fältet medan man bärgade Persson. Vid omstarten tog Pontus Bencsik ledningen. Han pressades hårt av Tjärnlund, men Bencsik höll undan och såg ut att gå mot segern, men när ett par varv återstod lossnade en tändkabel och han tappade mycket kraft i motorn. Längre ned i fältet plockade Lund placering efter pla-

cering och på sista varvet blåste han förbi Tjärnlund och tog segern! Tjärnlund kom tvåa och Lars-Gunnar "Vegas" Johansson kom trea. Bencsik rullade i mål som sexa.

– När jag körde tillbaka under bron tittade jag i backspegeln för att se var Lindqvist befann sig. Jag trodde att han skulle komma upp jämsides, men jag såg honom inte och när jag tittade framåt igen var jag på väg av banan, det var därför som jag snurrade, sa Lund.

Lund satte den snabbaste tiden och fick starta först i andra racet, men

det stora utropstecknet var Cédric Nyberg som satte den näst snabbaste tiden i bara sin andra tävling någonsin i Formel Vee! Han fick således starta i första ledet bredvid Lund. Lund tog starten, men Nyberg hade inga problem att hänga med i Lunds tempo, tvärt om, efter några varv gjorde han ett omkörningsförsök ut på startrakan, men tyvärr krokade de ihop, snurrade av banan och fick ansluta sist i fältet. Lund mäktade inte med en uppkörning till som i första heatet utan fick nöja sig med en blygsam sjundeplats. Det blev Bencsik som avgick med segern, knappt före Reine Bergström och Persson. De gick imål inom en halv sekund! Nyberg körde ifrån Lund och slutade sexa. Det skall bli spännande att se vad han kan göra när han blir lite mer varm i kläderna!

Lite i skymundan av all dramatik fick vi se en comeback av Weine C Holmberg, som fyller 80 år i sommar. Han fick köra samma RPB som han körde på Kinnekulle Ring för exakt 50 år sedan. Tyvärr hade han en mardrömshelg där bilen krånglade mest hela tiden. Han fick bara köra några varv i taget innan bilen gav upp, men i andra racet fick han i alla fall köra drygt halva distansen och då hann han med att göra en omkörning, till publikens jubel!



*Henry Sandblom tog en dubbelseger i Formel Ford i sin comeback.*



## Formel Ford

Henry Sandblom var tillbaka i Formel Ford och han visade att han hade farten kvar i kroppen. Han tog ledningen från pole och vann första racet utan problem. Stefan Lundgren försökte hänga på i början, men han kroknade. Bengt Lofthamar kom tvåa och Nicklas Nilsson kom trea. Sandblom fick en lika lugn resa i andra racet, men bakom honom körde det ihop sig på sista varvet. Det blev alldeles för trångt i sista kurvan, efter ett optimistiskt omkörningsförsök. Fyra bilar krockade ihop och snurrade! Sandblom vann före Nilsson och Dan Lindblom.

## Formula Slicks

Torgny Johansson var ensam att köra Formel 2 och han fick därför en lugn resa i första racet. Han satte helgens klart snabbaste tid: 50.002. Joakim Broström kom tvåa med sin Formula Atlantic och Magnus Ramsö kom trea i Formel 3. I andra racet gjorde Tomas Otterberg en kanonstart och tog ledningen! Han höll den ett par varv medan Johansson låg bakom och lurpassade. Tyvärr missade Otterberg en växel på tredje varvet och for av. Johansson, som låg tätt bakom, drogs med i fallet. Broström vann före Ramsö, som gjorde en mycket fin omkör-



*Tomas Otterberg gjorde en kanonstart och tog ledningen i Formula Slicks.*

ning av Peter "Lill-Orsa" Bohlin, som slutade trea.

## 1000cc Cupen

Hans Beckert var full av revanschlust efter den snöpliga förlusten i finalen i fjol. Nu inledde han med att ta pole före Jonas E Pölda. Beckert gjorde en perfekt start och släppte aldrig in Pölda i matchen. Beckert ledde från start till mål och vann före Pölda. Teamkompisen Torbjörn Andersson hade en hård match mot Roger Håkansson där Andersson tog tredjeplatsen till sist. I det andra heatet var det Pölda som var mest på tårna och han tog ledningen, men Beckert svarade och vann även det andra racet, men blott med 0.3 sekunder före Pölda! Gustaf Stenquist vann alla race i E-klassen i fjol och i år har han uppgraderat bilen till F-klassen. Nu blir det helt nya förutsättningar. Han lyckades lotsa in bilen på en

fin tredjeplats.

Med Stenquist borta från E-klassen vågade Torbjörn Svanberg gå ut med målsättningen att han skall vinna klassen i år. Det började bra med snabbaste tiden i kvalet för Svanberg, men i starten var det Peter Svensson som tog ledningen. Svanberg fick jaga halva racet innan han lyckades ta sig förbi och vinna före Svensson och Peter Kumlin. I det andra racet tog Svanberg hand om ledningen direkt och sedan drog han bara ifrån konkurrenterna. Svanberg vann före Bernt Bringefors och Kumlin.



*Peo Norén körde upp sig från sista startposition till seger!*

## Standard före 1965 över 1000cc

I Standardbilsheatet före 1965 fick vi även se de mindre bilarna från 1966-71-klassen. I praktiken blev det ett heat där samtliga bilar var under 1300cc, utom en... Peo Norén har köpt Kjell Wallins Arden-koja och han tog pole i kvalet. När starten gick trampade han tyvärr av gaswiren och fick svänga åt sidan och bryta. Martin Andersson tackade för bjudningen och övertog ledningen. Det var en härlig klunga bakom honom som kämpade hårt om placeringarna. Andersson vann till sist före Anders Jensen, Claudio Menchini, Mattias Ståhlberg och Hans Eklund. Vi fick se samma gäng som kämpade om placeringarna även i andra racet. Jensen fick dock en tuff start då han missade en växel och tappade många placeringar. Norén fick ingen tid i första racet och fick således starta sist. Han plockade placering efter



*Hans Beckert tog i långt utanför banmarkeringen när han tog starten i 1000cc Cupens första heat.*



"Myggan" stängde dörren bryskt för Reine Bergström.

placering, men det kändes avlägset för honom att nå Andersson i täten, men Norén matade på med bra varvtider racet igenom och han lyckades ta sig hela vägen fram och vinna före Andersson, Ståhlberg, Jensen och Menchini.

### GT före 1965

Reine Bergström är en förare som har tävlat i många klasser, även inom RHK. Den här gången kom han till start i en Lotus Elan i GT-klassen. Bergström är alltid snabb oavsett vilken bil han sätter sig i, men att han skulle slå till med snabbaste tid före Rolf "Myggan" Nilsson måste ha varit en liten skräll! "Myggan"

var dock snabbast iväg i starten, men Bergström försökte kontra på väg tillbaka under bron. "Myggan" svarade med att stänga bryskt och Bergström valde att köra ut på gräset för att undvika en krock. Tyvärr dog Bergströms motor ett varv senare och han tvingades parkera... "Myggan" vann enkelt före Bengt-Åke Bengtsson och Jan Hellberg. Andra racet blev odramatiskt. "Myggan" vann före Hellberg och Claes Andersson.

### Nyare Standard & GT-bilar 1966-1990

Det kom bara tre bilar i klassen 1972-1990 varför man slog ihop dessa med klassen för 1966-1971. Detta gjorde att det blev helgens största heat med 23 bilar på griden. Anders Berger hade lekstuga och vann överlägset i båda racen med sin slicksförsedda Ford Escort. Arvid Viktorsson var lika överlägsen segrare i 66-71-klassen, men bakom dessa båda var det kamp om platserna. Josef Viktorsson kom till



Josef Viktorsson i hans nya och snabba Opel Kadett B.

start i en nybyggd Opel Kadett B, som såg riktigt potent ut och han var med och tampades om toppplaceringarna, men det blev till sist Jari Konola som tog tredjeplatsen i båda heaten. En fjärdeplats i heatet blev ändå en bra tröst i premiären för Viktorsson.

Nu väntar årets största tävling, nämligen Velodromloppet Historic GP på Gelleråsen Arena i Karlskoga helgen före midsommar.

*Bengt-Åke Gustavsson*  
[www.racefoto.se](http://www.racefoto.se)



Anders Berger tog starten från pole i helgens största heat för Standardvagnar 1966-1990.

# Velodromloppet

Sol och regn under årets Velodromlopp.

*Bengt-Åce Gustavsson*



*Pekka Nyström gav Lasse Widenborg en ordentlig åktur i CanAM-bilen.*

Velodromloppet Historic Grand Prix kördes på Gelleråsen Arena med 200 deltagare. Under fredagen och lördagen var det tropisk värme medan söndagen bjöd på svenskt midsommarväder, det vill säga regn... Det är precis 30 år sedan det första Velodromloppet för historisk racing kördes.

Årets största nyhet var en specialuppvisning av extrema sportvagnar för att hedra Lars-Göran Widenborg, som var en av grundarna när Racerhistoriska klubben bildades 1978. Lars-Göran har under året bidragit med sin stora tekniska kompetens och varit en ivrig och entusiastisk person som har skrivit många reglementen och han har be-



*Lasse Widenborg och hans familj.*

siktat otaliga bilar. Dock har åldern börjat ta ut sin rätt och Lasse är inte så pigg och vital längre. Pekka Nyström började som lärling i Lasses verkstad på 80-talet och 1987 köpte Lasse en CanAm-bil. Tyvärr hann Lasse aldrig köra bilen, som ställdes åt sidan för framtida bruk. Åren gick och i vintras gjorde Pekka ett ordentligt ryck och färdigställde bilen, som kördes för första gången nu i helgen. Lasse fick åka med några varv. Det är en brutalt snabb bil och med raka rör lät den så som den var byggd för att låta en gång i tiden. Lasse såg närmast chockad ut när han klev ur bilen. På frågan hur han mådde svarade han: - Jag mår bra som fan, men jag skulle vilja ha en öl!

## Standard & GT 1966-1971 över 1300cc

Heatet för standard och GT-bilar över 1300cc 1966-1971 var helgens största heat med 25 bilar på griden. Bo Warmenius tog ledningen från pole. Josef Viktorsson startade tvåa, men tappade flera placeringar i starten. Det blev en härlig och se-

värd kamp mellan Warmenius, Pekka Nyström, Jonas Bengtsson och bröderna Josef & Arvid Viktorsson. Josef var nere på femte plats när han började sin upphämtning. Bengtsson snurrade och Arvid sprängde en oljeslang, som skapade mycket sanering efteråt. Josef lyckades ta sig hela vägen upp och vinna heatet före Nyström och Warmenius. Den engelske proffsföraren Steve Soper kvalade in på sjätte plats totalt i den nya klassen Trans AM, men tyvärr brast en drivaxel i starten och han tvingades parkera... Jari Tabell vann premiärracet i Trans AM med sin Dodge Dart. Som kuriosum kan nämnas att när det första Trans AM-racet kördes i USA 1966 vanns det också av en Dodge Dart...



*Bröderna Viktorsson är alltid spektakulära att se på banan. I helgen tog Josef en dubbelseger med Kadetten.*

Bengtsson startade i pole i andra racet och han tog starten, men han tappade den snart till Josef Viktorsson som sedan ledde ända till målet där han tog sin andra raka seger före Wåge Sörman och Warmenius.

I klassen under 1300cc var den finske nykomlingen Jere Salo överlägset snabbast med sin nybyggda Ford Escort 1300 GT. Han var nästan sekunden snabbare än Anders Jensen i kvalet, i en likadan bil. I första racet ledde Salo överlägset när hans bil plötsligt började ryka oroväckande. Han fick teknisk flagg, men eftersom det bara återstod några få varv beslutade han sig för att köra



*Jere Salo var klart snabbast i 1300cc-klassen.*

i mål. Detta uppskattades inte av tävlingsledningen som gav honom tidstillägg så att han missade pal-len. Segern togs i stället av Hans Eklund före Conny Abrahamsson och Hasse Jerkerfot. I andra race var det inget fel på Salos bil och han vann med en och en halv minut (!) före Claudio Menchini och Abrahamsson.

### GT före 1965

Det är inte alltid vi är bortskämda med så många GT-bilar, men den här helgen kom det 22 bilar till start! Kennet Persson tog ledningen från pole före Janne Kling. De följdes åt hela vägen till målet där Persson vann före Kling. Pekka Nyström hade en hård fight med Palle Birkelund. Det var David mot Goliat där Birkelund vann kampen med sin lilla Ginetta G4R och tog tredjeplatsen. I det andra racet tog Nyström ledningen, men på det andra varvet bromsade han aningen



*Kennet Persson tog en dubbelseger i GT-klassen.*

för sent efter långa rakan och tvingades ta escaperoaden. Han tappade några placeringar, men började genast köra upp sig, dock stannade plötsligt bilen på det tredje varvet och det var slutkört. Persson tog en enkel seger före Claes Andersson och Nikolaj E Mortensen.

### 1000cc Cupen

Utan Hans Beckert blev det en enkel seger för Jonas E Pölda i 1000cc Cupen före Jan Christians och Gustaf Stenquist. Tyvärr tvingades Pölda parkera bara efter några hundra meter av andra racet när växellådan rasade. Christians tackade för bjudningen och vann loppet före Stenquist och Fredrik Tornérhielm. I E-klassen vann Tobias Svanberg dubbelt före Peter Svensson och Bernt Bringefors.



*#44 Jan Christians vann det andra racet i 1000cc Cupen före #7 Gustaf Stenquist.*

### Standardbilar före 1965 över 1000cc

I det stora standardvagnsheatet före 1965 tog Anders Skölin pole, men det var Lars Esselius som var kvickast i starten. Skölin kunde återta ledningen och vinna före Esselius och Hans Beckert. I det andra racet var det regn och det gjorde att det blev ett helt annat race. V8:orna i täten såg ut som statister när alla hundkojor kom farande. Beckert tog ledningen, men tvingades bryta med drivaxelbrott på det sjätte varvet. Förra STCC-föraren Joakim Frid vann racet i endast sin andra start någonsin i en hundkoja. Kevin Bengtsson kom tvåa och finländaren Juha Liukkonen tycktes ignorera att det regnade, för han lyckades surfa in på tredjeplatsen med sin Ford Falcon.



*Förra STCC-föraren Joakim Frid tog sin första seger i historisk racing.*

### Standard & GT 1972-1990

I det nyaste standardbilsheatet fick vi se de snabba danska bröderna Mads och Per Leth Sörensen. Mads tog pole före Anders Berger och brodern Per. Mads fick till en



Mads Leth Sørensen tog en dubbelseger i heatet för de nyaste Standard och GT-bilarna.

perfekt start, medan Anders inte kom iväg lika bra och han tappade därför en placering till Per. Anders fick kämpa i många varv innan han kom förbi Per och då var avståndet stort fram till Mads. Anders lyckades minska avståndet, men kom inte riktigt ikapp. Mads vann före Anders och Per. Anders satte snabbaste varv och startade i pole i andra, men han kom inte iväg i blötan utan tappade ned till femte plats. Den föraren som imponerade mest i regnet var Jan Henriksson i sin Porsche 944 Turbo. Han flög fram och tog andraplatsen, bakom Mads Leth Sørensen. Anders Berger tog

tredjeplatsen.

### Förkrigsbilar

De riktigt äldsta bilarna, från tiden före andra världskriget, var endast tre till antalet som körde racen. Magnus Neergaard vann båda racen före Håkan Håkansson och Glenn Billqvist, men de körde ytterligare en tävling, som lockade nio bilar till start, när de körde regularity i stället. Rickard Larsson var jämnast av förkrigarna med sin Wolseley Hornet SP. Hans tidsdifferens mellan de fyra varven var endast 1.5 sekund! Neergaard var näst bäst och Börje Pettersson kom trea.



Rickard Larsson var jämnast av förkrigarna med sin Wolseley Hornet SP. Hans tidsdifferens mellan de fyra varven var endast 1.5 sekund!

### Formula Junior

Det skulle ha körts en Baltisk Cup för Formula Junior i Riga, Pärnu och Karlskoga, men det blev för få anmälda, varför cupen ställdes in. Amerikanen John "Chip" Fudge hade dock redan hunnit boka flygbiljetter varför han bestämde sig att åka till Velodromloppet i alla fall! Det blev tio bilar som körde i heatet, varav en F3 1000cc som kördes av Anders Lofthammar. Norrmannen Petter Huse vann före Hans Hillebrink och Lofthammar. I det andra racet vann Huse före Hillebrink och nämnde amerikanen Fudge.



Petter Huse tog en dubbelseger i Formula Junior.

### Formel Vee

Formel Vee delades upp i klasserna B och C. I B-gruppen startade Magnus Rugsveen i pole, men han tappade snart ledningen till Jan Lindqvist. På det åttonde varvet snurrade Lindqvist av och tvingades bryta. Rugsveen vann knappt före Thomas Lundström och Fredrik Häger. Det blev ny kamp mellan Rugsveen, Lindqvist och Lundström i det andra racet, men nu var det Rugsveen som snurrade av i ledning... Lindqvist vann före Lundström och Simo Kohonen.

I C-klassen tog Lindqvist kommandot direkt medan Johan Lund, Richard "Lillen" Persson och Pontus Bencsik kämpade om resterande pallplatser. Lindqvist vann klart före Lund, Persson och Bencsik. I andra racet tog Lund direkt hand om ledningen, medan Persson snurrade. Bencsik, Lindqvist och Lars-Gunnar "Vegas" Johansson kämpade om positioner. Lindqvist tvingades bryta medan Persson



#89 Jan Lindqvist vann det första racet i Formel Vee, C-klassen.



Hård kamp om tätpositionerna i Formel Vee B-klassen mellan #58 Magnus Rugsveen, #24 Thomas Lundström och #57 Jan Lindqvist.

lyckades köra upp sig till andraplatsen i mål bakom Lund. Bencsik tog tredjeplatsen.

### Formel Ford

Henry Sandblom tog ledningen från pole i Formel Ford och han ledde klart när han snurrade av banan! Det blev en snygg 360 och sedan var han snabbt igång igen, men Nicklas Nilsson hann få för stort försprång. Nilsson vann före Sandblom och Bengt Lofthammar. Det var ingen som rådde på Nilsson i det andra racet i regnet. Han vann klart före Oscar Palm och Dan Lindblom.



Nicklas Nilsson tog en dubbelseger i Formel Ford.



Peter "Lill-Orsa" Bohlin var snabbast i regnet med sin F3:a.

många placeringar. Bohlin visade sin klass och han vann klart före Jan Fredriksson och Tomas Andersson.

Under middagen på lördagskvällen delades RHKs vandringspriser ut. Anders Lofthammar fick Ronnie Peterson statyn, Jan-Åke "Jana" Andersson fick Presidents Trophy och Bengt-Åke Bengtsson fick Torstens memorial.

Nästa tävling är Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp som körs i månadsskiftet juni/juli.

**Bengt-Åke Gustavsson**  
[www.racefoto.se](http://www.racefoto.se)



Anders Lofthammar fick mottaga Ronnie Petersonstatyn.



Jan-Åke "Jana" Andersson fick mottaga Presidents Trophy.

### Formula Slicks

I det snabba slicksheatet var Torgny Johansson på åkhumör och han vann första racet enkelt före Alexander Weiss och Peter "Lill-Orsa" Bohlin. Det blev dock något helt annat i regnet i andra heatet. Johansson slet med fästet och fick ta till escaperoaden både två och tre gånger och han tappade därmed



Bengt-Åke Bengtsson fick mottaga Torstens memorial.



Här ser vi några av de historiska motorcyklarna som även körde några uppvisningsvarv på banan.

# The Conny & Conny show

Eller hur det gamla Liptonsteamet återuppstått i ny skepnad

Text: Robert Petersson Foto: Gunar Johansson

Racestripe har tidigare berättat om Conny Ljungfeldt som bland annat gjorde en blixtkarriär i Formel 3. Men när han nu gjort comeback är det i en Lipton-Escort lik den han en gång började tävla med. Conny Abrahamsson hade redan en Liptonlackad Escort och nu har man två bilar i Ljungfeldt-teamet. Vi träffade Conny & Conny för att stämma av läget.

– Det var pappa Bosse som såg till att jag fick en styrning i en Escort, berättar Conny Ljungfeldt, och fortsätter: 1969 var jag med honom på Gelleråsbanan när Ford hade ett jippo. Farsan hade kört för Ford länge och den dagen skjutsade han runt folk i en Escort TwinCam. Jag satt i baksätet och sög i mig racekänslan, och när det var klart sa farsan ”nu kör du” och satte sig på vänstersidan i den högerstyrda bilen...

Ljungfeldt junior körde 15–20 varv och Fordgubbarna stod kvar och kollade. Imponerade. Efteråt börja-

de det talas om en satsning på far och son i varsin Escort, men allting rasade då Ford drog sig ur efter den svåra olyckan just på Gelleråsen året efter. Istället fick Conny alltså köra en Escort under samma flagg som Pickos Liptonteams Camarobilar där en av muskelbilarna rattades av pappa Bosse.

– Farsan var otrolig, berättar Conny. Man fattar inte hur bra han var och jag har aldrig träffat någon med så stark tävlingsinstinkt, han skulle alltid vara först, om det så bara var av eller på ett flygplan.

*”Min hustru Bibbi ville inte att jag skulle kalla min verksamhet för Connys Escort-service...”*

Conny Abrahamsson

Och mellan raderna anar jag att sonen ärvt en stor del av den instinkten. Han verkar nämligen inte helt nöjd med hur det gått i comebacken.

I årets serie blev Conny tvåa i klassen efter Bosse Warмениus efter en rad andraplatser och ett par tredjeplaceringar, men tvåa känns...

En bidragande anledning till frustrationen är kanske att man kört ihop med snabbare klasser. Även om man kniper en andraplats i sin egen kategori kan det kännas som om man är en mittfältare i de blandade heaten.

Återkomsten till banorna har även kantats av lite småstrul med bilen, på Gelleråsen i år gick exempelvis ett motorfäste sönder. Men den blygsamme Conny är heller inte helt nöjd med sin egen insats.

– De har blivit lite för lite körning i taget, mellan allt fix. Jag tror jag skulle behöva mer, oavbruten, tid i bilen för att hitta tillbaka till det rätta flytet.

Bilen är också ”ny” för året. Efter testracet i Conny Abrahamssons 1300 under 2018 beslöt man att i år satsa på en RS1600, men bilen hade stått i tre år och behöver kanske lite mer utveckling innan den är en vinnare. Bland annat fattas det en hel del effekt i motorn.

Conny Abrahamsson kommer egentligen från andra sidan Armon, från entusiastkretsarna och för dryga 20 år sedan skaffade hustrun honom ett Escort-objekt och sa att han måste satsa ordentligt på sitt intresse för att inte jobba alldeles på tok för mycket.

Sagt och gjort, Kjelle Wallin hjälpte till och efter en mängd tävlingar har Conny blivit något av en Escortspecialist och då hans 1300 i Liptonfärger var inspirerad av Conny Ljungfeldts 70-talsracer föddes idén på ett Liptonsteam med två bilar. 1300-maskinen renove-



Gänget samlat på Anderstorp. Från vänster Kent Andersson, Leif Zacco, Conny Abrahamsson, Magnus Adolfsson och Conny Ljungfeldt.

rades och man rekryterade även Jonas Pölda som teknisk support och förare av 1300:an medan Conny Abrahamsson istället blev en slags stallchef med stöd av Conny Ljungfeldts gamle vapendragare Leif Zacco och mekanikergenet Magnus Adolfsson.

Men om Ljungfeldts bil trasslat li-tegrann så är det ingenting mot vad 1300:an gjort. Maskinen har inte alls levererat och under säsongen har man istället tvingats koncentrera sig på att hålla igång RS1600:an.

Allt strul har lagt lite sordin på ett av RHK-Cupens snyggaste och

proffsigaste team. Men med en andraplats i klassen totalt kan väl ingen påstå att det gått dåligt för Conny Ljungfeldt i comebacken. "Jag måste ha chans på topp tre om det ska vara kul att köra", säger han när vi träffas. Möjligen retar det honom att avståndet till det översta



*Till vänster: När det begav sig. Conny Ljungfeldt i 1300:an karriären började i. Här, på Dalsland Ring, fick han se sig slagen av Jonny Green i SM-finalen.*

*Nedan: 51 år senare laddar Conny Ljungfeldt i sin RS1600 i regnet på Anderstorp. Även här blev det en andraplats, nu i historiska CT14 efter Bo Warmenius.*





steget pallen är i största laget!

Men vad händer då i fortsättningen?

Det enda som är helt klart är att Conny Abrahamsson ska köra 1300:an nästa år. Jonas Pölda rattade den i den danska seriens finaltävling och då gick den för första gången i år riktigt bra så Conny är full av tillförsikt.

Conny Ljungfeldt berättar att hans planer inför nästa säsong inte är helt klara men att målsättningen är att satsa fullt!

– Med en säsong i ryggen känns det som om vi har klart bättre förutsättningar inför 2023.

Vi ser fram mot Liptonteamets fortsättning och The Conny & Conny Show 2.0...



*Ett vackert par. Till vänster Conny Abrahamssons 1300 och till höger Conny Ljungfeldts RS1600.*



# Racestripe

**Motorsport Magazine**

Den nya digitala motortidningen för bilentusiasten med intresse för historisk racing och för sportbilar.



Tidningen ges ut exklusivt på Readly, Fungerar på PC, läsplatta och telefon.

# Racingmetropolen Båstad

Inte bara tennis i den skånska idyllen

Text & foto: Bo Lindman



Foto: Per Brorssons arkiv

Nu har nog skribenten rört till det för sig kanske du tänker? Båstad, det är väl tennis och inte racing? Jovisst, så är det kanske, men en av landets bästa racerbilskonstruktörer kommer från skånska Båstad. Där håller han fortfarande till. Det är naturligtvis Jens Hansen, jag tänker på.

En för den breda allmänheten något diskret racingkändis måhända. Jens är en person som hellre låter sina racerbilar tala för honom, än att själv stå i rampljuset. Klassen där hans konstruktioner tillhörde de absolut bästa var Formula Vee. Då världens största racingklass, ett epitest som senare skulle övertas av Formula Ford. Hur som helst, vid den här tiden var Sverige faktiskt näst störst i världen, efter ursprungslandet USA, när det kom antalet formel Vee racers. Det handlade om över 200 ekipage under de år klassen var som populärast.

Kanske inspirerades Jens av sin far, Gottfrid som redan 1924 konstruerade en egen bil som fick namnet

ytterligare, en mer sportig, 2-sitsig bil. För Gottfrids del stannade produktionen vid endast två byggda bilar. Kanske det var mer intresset och viljan att bygga en egen bil, än tankeen på serieproduktion som låg bakom dessa två tidiga Hansen-bilar?

För Jens Hansens egen del började det hemma i det förvisso rymliga villagaraget i ett typiskt svenskt villaområde. Det är knappast ett ovanligt faktum för en entusiastisk bilbyggare, i dessa villgarage runt om landet har många racingentusiaster tänkt, räknat, mätt, kapat, slipat och svetsat i förhoppningen att det en dag ska bli en snabb racer av bitarna. Det är nog däremot ovanligare att samma garage är platsen där vinnarbilar för internationell racing skapas år efter år. Jens byggde alla sina vinnarbilar hemma i gara-



Jens byggde alla sina vinnarbilar hemma i garaget i Båstad

get i Båstad, något som de kräsna utländska kunderna hade lite svårt att tro, när de kom på besök, minns Jens med ett lätt leende.

Men innan Jens fastnade för Formula Vee, var det sportvagns racing som gällde. Den första tävlingsbilen var en Morgan +4 från som tävlades i den så kallade turistvagnsklassen i SM, där motståndet var allt från vilt trimmade standardbilar, till GT-bilar som Porsche, Corvette och MG med flera. Jens provade även på mer renodlad sportvagns racing i SSF, den direkta föregångaren till dagens SPVM. Sin Morgan köpte Jens redan 1961, två veckor innan sitt förestående bröllop.

- Det fick väl bära eller brista tänkte Jens, när den blivande hustrun lakoniskt konstaterade; du är ju helt galen.

Men den svarta Morganbilen av årsmodell 1955 tog det nygifta paret på resor till både Spanien och Italien, passande nog med platser som Nürburgring och Zandvoort som delmål på vägen.

Efter någon säsong med sin Morgan började Jens, som var mekanikingenjör vid Haldex i Halmstad, som tillverkade bl.a. tändsystem till mo-

peder och andra småmotorer (inte att förväxla med det numera välkända företaget med samma namn i Landskrona) att snegla på den då nylanserade Formel Vee-klassen. Ett enkelt och tydligt reglemente tilltalade den unge ingenjören och blivande racerbilsfabrikanten. En fördel var ju att det man inte fick bygga helt på egen hand, skulle komma från en standardbetonad VW. Det höll ju kostnaderna på en högst sansad nivå.

Det började lite trevande 1966 med Hansen MK 1. En bil Jens Hansen körde själv, men inte var speciellt nöjd med. En av hans vänner sedan barndomen, Leif Kristiansson tävlade också med en Mk1 som byggdes i tre exemplar. Leif, till vardags verkstads- och mackägare i Båstad kallade den för "Skrotus". Det säger väl en del om bilen säger Jens och skrattar gott åt minnena.

Hansen MK 2 som kom till säsongen 1969 blev en mycket bättre bil berättar Jens. En Mk 2 körde Jens själv, den andra kördes av det nya Fvee-stjärnskottet Tommy Brorsson. Men de riktigt stora framgångarna på racerbanorna i Sverige och Europa följde med modellerna Mk 3 och Mk 4 under tidigt 70-tal. Jens

hade vid det laget lagt den egna hjälmen på hyllan för gott och koncentrerade sig helt på konstruktion och bygge av Fvee-racers. Då hade också han lämnat arbetsgivaren Haldex efter 12 år i Halmstad och byggde nu racerbilar på heltid hemma i villagaraget i Båstad. Det är nog främst dessa elegant kilformade racerbilar som de som följt Formula Vee klassen främst förknippar med de framgångsrika Hansen-bilarna från Båstad. Parallellt med racerbilsbyggandet reparerade han Lotus-bilar åt importören Wendels i Malmö.

Det riktiga internationella genombrottet för Hansen kom 1972, då Tommy Brorsson från Örskelljunga, ett något förlängt stenkast från Båstad, tog hem Europa Pokalen i Formel Vee som "fabriksförare" i en Hansen MK3. Kanske den bästa bilen jag någonsin byggt säger Jens, som samma år fick ta emot pris som bästa Formel Vee konstruktör av Volkswagenverk AG i på plats i Wolfsburg. En utmärkelse som Jens än idag ser som sin främsta framgång inom racingen och uppskattar därefter.

Året efter hade ryktet om den duglige konstruktören och bilbygga-



*Hansen MkV, Jens första design som redan från början var ritad för det nyare reglementet. En mycket snabb och stilren bil. Än idag en vinnarbil i händerna på Roger Johansson, son till Fvee klassens första Riksmästare 1966 Curre Johansson. Ni vet det där med äpplet och trädet...*



*Den före detta Drakenpiloten Christer Ericsson som flyger fram i sin Hansen Mk IV på Falkenbergsbanan på väg mot en topplacering. MK IV var en vidareutveckling av den framgångsrika MK III och till utseendet snarlik sin föregångare, med samma smäckert kilformade kaross. Förbättringarna stod att finna främst i förfining av chassilayouten. Senare kom Mk4b, den uppdaterade versionen inför 1973 års friare reglemente*

ren i Båstad spridit sig ytterligare i racingvärlden. Den då unge och lovande svenskfödde finländaren Keijo Rosberg knackade på och bad att få köra för Hansen. Han hade gjort sina framstötningar redan tidigare, men nu tyckte Jens Hansen att den artige och trevlige, men målmedvetne unge finnen förtjänade en plats i en Hansen-bil. Resultaten av detta samarbete skulle komma att tala för sig självt. I en Hansen MK 4B blev "Keke" 1973 finländsk, skandinavisk och Europamästare i Formel Vee 1300. Det blev inledningen på en respektfull vänskap mellan en mästarkonstruktör och en världsmästare som håller i sig än idag 50 år senare.

Att "Keke" Rosberg 1980 skulle bli den förste nordbon någonsin som kunde titulera sig F1-världsmästare har inte påverkat vänskapen med den konstruktör som var en viktig del i Kekes karriär. På Jens sextioårsdag kom ett telegram från 1980 års F1 världsmästare, där han gratulerade med orden "Din bil är den bästa racerbil jag någonsin kört". – Jag funderade att skicka en ko-

pia på det telegrammet till Frank Williams, Kekes stallchef i F1 VM guldåret 1980. Kanske lika bra jag inte gjorde det säger Jens med ett lätt skratt.

Samtidigt som Keke började köra för Hansen, lanserade VW ett nytt och friare reglemente för Formula Vee, där friare trimning och slicks, liksom senare även vingar tilläts. Jens Hansen byggde därför om bilen som Tommy Brorsson tog hem titeln med året innan, för det nya reglementet åt Keke Rosberg. Samtidigt fortsatte Jens att rita och bygga flera bilar även under denna Formulas Vee:s så kallade "2-för-gasar epok". De senaste byggda Hansen-bilarna var av 1977 års modell och är fortfarande ansedda som bland det bästa som byggts i Formula Vee-kretsar. De sista bilarna var av typ MK6b och byggdes i sex exemplar för tyska Zagk och levererades som byggsatser till det tyska teamet, som dessförinnan också köpt en färdig byggd MK6b från den lilla fabriken i Båstad.

Av de olika modellerna MK1 till

MK6b hann det genom åren bli totalt blir ca 55 bilar, merparten levererade som byggsatser, under de aktiva åren för Sveriges kanske mest framgångsrika racerbilsfabrik i tennismetropolen vid foten av Hallandsåsen.

Idag kan det kanske kännas främmande att det i lilla Sverige fanns en ledande och internationellt framgångsrik tillverkare av formelbilar för en så stor racingklass som Fvee, men så var det!

Idag lever Jens Hansen inne på sitt åttioåttonde levnadsår med rätta ett lugnt pensionärsliv i Båstad med många minnen och många vänner från alla åren på racerbanorna. Dessutom kan han konstatera att de bägge döttrarna Karin och Catharina, som växte upp i racingdepåerna också blev framgångsrika i mer nutida historisk racing, naturligtvis med Fvee racers av pappa Hansens konstruktion, fattas bara annat.

# Jari Konola

Den vackra Barracudan dyker upp igen

Text & foto: Gunar Johansson



Det var full fart och yviga svängar när Jari Konola körde Mantorp Classic.

Vid Mantorp Classic Festival dyker den ovanliga och vackra Barracudan upp igen. Det är Jari Konola som kör i klassen för bilar 1966–71 över 2500 cc. Bilen är mycket ovanlig och spännande så jag söker upp Jari för en intervju. Han är vänlig och tillmötesgående och talar med en tydlig finlandssvenska.

Någon har berättat för mig att han är en gammal dragracingförare som börjat köra banracing. Jag

börjar därför med att fråga om han kört dragracing? ”Ja, i 22 år med Chrysler”, blir det korta svaret. Efteråt undersöker jag hans framfart inom dragracing och det visar sig att han varit en toppförare i Prostock och kört FIA:s Europamästerskap under många år med rader av tredje- och fjärdeplatser. Men det är tydligen inte mycket att snacka om enligt Jari.

## Inbjuden till Velodromloppet

Jari är motorbyggare till yrket och blev för ett par år sedan inbjuden till Velodromloppet av Christer Andreassen, som tävlar med en Ford Mustang. Jari följde intresserad hela tävlingen från depån och när tävlingarna var över konstaterade han att ”det här skall jag syssla med”. Då gällde det att hitta en lämplig bil och när det gäller bil-

märken berättar Jari:

–Jag har alltid varit Chrysler-kille. Jag kan inte köpa Ford eller Chevrolet, då skulle folk börja spotta på mig.

Konola undersökte alternativen tillsammans med Andreassen och man kom fram till att valet stod mellan Dodge Dart och Plymouth Barracuda. Då man hittade klassningshandling #535 för Barracuda 1966, i FIA:s databas var saken av-



gjord. Det var den handling Chrysler använt då man tävlade i Trans AM. Handlingen avsåg en manuellt 4-växlade Barracuda med V8 från 1966 och sådana är inte så lätta att hitta i Sverige, men Jari berättar;

– Jag ville ha en bil från västkusten i USA och hittade den på Ebay. Jag köpte den osedd och det var väldigt lite rost på den och det mesta fanns med.

### Syradoppning

Bilen demonterades helt och det finns ett effektivt sätt att få en kaross helt ren. Andreassen körde karossen till Norge där han fick den doppad i syra. Han berättar att den metod som användes inte var den mest aggressiva, utan att det gällde att få bort rost och diverse underrederbehandling. Han talar om att det blev ungefär två skottkärror med skräp som kunde köras bort efter att processen genomförts. Han uppskattar viktbesparingen till 18 kg.



### Trimning

När det gällde att preparera och trimma motorn så var Jari på hemmaplan. Motorn var enligt klassningshandlingen en V8 på 5211 cc

(318 kubiktum).

–Jag kunde ha en Holly 750 enligt reglementet. Det är originalkamaxel ”tappet” som har väldigt lite lyft, avslöjar Jari och på frågan om vil-





ken effekt han fick ut blev svaret;

–Det blev rätt bra med hästar, över 400.

### Krokig växelspak

Bilen lackades i svart och guld inspirerat av ”Hurst Hemi under Glass” en Barracuda dragster som Chrysler 1965 marknadsförde tillsammans med tillbehörsfirman Hurst. När vi tillsammans tittar på Jaris bil pekar han ut växelspaken som är just en Hurst-spak. Den är från originalbilen och är väldigt



krokig för att den skulle fungera med golvväxel och hel soffa i framsätet. En annan kul detalj är hastighetsmätaren som går åt fel håll, för att den skall vara lättare att läsa av bakom ratten i höga farter.

### Jätteplasket

När jag ser Jari på Karlskoga, som är hans första bantävling, kör han förståndigt och försiktigt. Men på Mantorp går det betydligt fortare och lite hackigt. Det blir en del misstag, som jätteplasket utanför banan. Jag frågar honom hur han tycker det fungerar?

–Ja jag börjar lära mig att köra, men har väldigt mycket kvar att lära. Det är inte så enkelt. Bland annat bör jag lära mig hantera däcken. Jag har andra däck här på Mantorp än i Karlskoga och det är stor skillnad till det bättre. Jag tycker att det är kul!

I klassen för bilar 1966–71 är däcken i princip slicks med mönster och Jari alternerar med Avon och Mi-

chelin. Blir det för mjukt räcker de inte hela racet. Det är riktigt kul att se den udda GT-bilen i startfältet och det skall bli intressant att se Jaris utveckling som förare. En sak är säker, han lär sig snabbt.

*Gunar Johansson  
Racestripe Magazine*

**Baksoffa 3-sits för Ford Van**, årsmodell 1989, aldrig använd 1500 kr.

Ram med diverse delar (bakdel+mittdel, kaross, sidopåtar mm) för FF 1600 Van Diemen 1978.

Peter Sikström, för mera info ring kvällar och helger: 033-26 55 13 eller dagtid: 0733-26 55 88

**Knepiga kullager?** Kontakta Kullager Teknik AB, Peter Weichert, han kanske kan hjälpa dig? 08-64 92 020, info@kullagerteknik.se

**Nya motorblock** till Formel Ford 1600  
Sture Danielsson 016-51 92 39, 0709-30 77 59

### Avgassystem till Van Diemen RF77

Svensktillverkat av Simons (inget engelskt skräp!)

Komplett med 300mm långt slutrör svetsat på kollektorn. Monteringsfärdigt, bara ljuddämpare som saknas. Passar nog även till andra bilar.

Avgassystem till FF 2000 Van Diemen 1982. Komplett med löst slutrör utan ljuddämpare. Tillverkat av Simons. Peter Sikström, för mera info ring kvällar och helger: 033-26 55 13 eller dagtid: 0733-26 55 88 eller Putte Odin 0371-300 68, putte@odins.se

### Diverse delar

Bromsok AP/Lockhead(Coopers) för Formel Ford. Kolvdiameter 1 5/8"

Bromsok Girling AR3 kolvdiameter 2"

Fästplattor i AL för AR3 passande på Triumph Spitfire spindlar.

Stålsvänghjul BDA 12 bult 110 kuggar

Extractorgrenrör 4-1 Ford Crossflow passar direkt i typ Seven ram

Mekanisk varvräknare; svart med svart tavla och vita siffror. 1-9.5x1000 rpm 80mm i diameter

Oljefilterhållare för torrsump Purolator/AP med utbytbar filterpatron

Pirelli joint tjocklek ca 27mm insugningshål Ø45mm (mellan förgasare och insugningsrör)

Insugningsrör C/T 111 till Ford Crossflow för dubbla förgasare (Weber/Dellorto) längd ca 75mm mot förgasare Ø45mm mot toppen Ø36mm nivåskillnad förgasarsida 40mm högre än mot toppen

Bengt Löfvenmark 0706-28 47 57

**Boken om Super Star är här!**



Sveriges mest populära racingklass någonsin!

Racingen i Sverige höll på att dö ut efter Karlskogaolyckan och oljekrisen i början av sjuttio-talet. Just när det var som mörkast lanserades klassen Super Star. Klassen var genial i sin enkelhet. Stora häftiga bilar med tveaktig vaghållning och dåliga bromsar samt duktiga förare. Det blev ett framgångsrecept som lockade man ur huse och fick svensk racing på fötter!

**304 sidor och över 700 bilder!**

**449:-**

Beställ genom att skicka ett mail till: [bengan@racefoto.se](mailto:bengan@racefoto.se)

Vår danske författarvän Carsten Frimodt har gjort ytterligare ett historiskt verk. Det nya alstret heter "Helte i Standardbiler". Boken innehåller 300 sidor. I boken beskrivs förare och bilar i biografi från de viktigaste tävlingarna i Skandinavien. Mestadels handlar det om sextio-talets tävlingar, men det finns även text från femtio-talet. Boken handlar först och främst om banracing, men även rallysporten omnämns för att göra historien komplett. Boken är baserad på förarnas egna berättelser samt anekdoter från fruar, älskarinnor och mekaniker! Dessutom finns det ett intressant teknikavsnitt i boken samt statistik. Historierna följs upp med hundratals pressbilder från tiden då Danmark började sin guldålder. Boken kostar 375 kr och ni beställer den genom att skicka ett mail med "Helte1" till: [carstenfrimodt@yahoo.dk](mailto:carstenfrimodt@yahoo.dk)



Bengt-Åces största projekt är hemsidan [www.svenskracing.se](http://www.svenskracing.se). Där har han samlat resultat från svenska och norska racingtävlingar under 100 år!!! Sidan kommer aldrig att bli helt komplett och han letar ständigt efter fler gamla resultatlistor och programblad för att uppdatera sidan. Säg till om ni har material som vi kan kopiera och publicera. Vill ni

stötta denna kulturverksamhet kan ni bli medlemmar på hemsidan. För endast 199 kr/år får ni vårt nyhetsmail varje vecka med de senaste uppdateringarna samt att ni får tillgång till mer statistik och fler genvägar in i systemet.

