



RUTFLAGGAN

3

2023

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

*Reine
& Doc*

== sid 21 ==

*Årets riks-
mästare i
historisk
formel*

== sid 14 ==



RACERHISTORISKA KLUBBEN

c/o Hans Hillebrink
Katsen 19
193 41 Sigtuna

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

Klassrepresentanter

Förkrigsbilar (A-D) Magnus Neergaard 040-495600
magnus.neergaard@telia.com
F3 500 – Midget Per Hågeman 0707-212348
ph.race@alfa.telenordia.se
Formula Junior Lars-Göran Sjöberg 0703-481031
lgsjoberg1@gmail.com
Formel Vee Johan Lund 0705-443150
johan@mekauto.se
Formel Ford Nicklas Nilsson 0709-574415
nianilsson@gmail.com
Formel Slicks Tomas Otterberg 0723-68762
tomas.otterberg@epiroc.com
Sports 2000 Sören Forsberg 0790-795247
allardcars@telia.com
1000cc Cupen Jan Christians 0706-798990
jan.christians@projektledarbyran.se
Standard före 1965 Hans Beckert, 0738-852727
hans.beckert@hotmail.com
GT före 1965 Elmon Larsson 0706-358517
elmon.lerum@telia.com
GT före 1965 PG Johansson 0706-926511
pg.healey@gmail.com
Standard 1966-1971 Sture Danielsson 0709-307759
Standard 1972-1990 Michael Sundin 0705-651556
michael.sundin@telia.com

Klassrepresentanter

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

Tekniker

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

Miljö och Personligt skydd

Lars Palmkvist 0702-105849 l.palmkvist@telia.com

Revisorer

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

Försäkringar

Peter Kumlin 0705-146404 pk@nuinternet.com
MHRF-försäkringen 08-320354

Valberedningen

Magnus Rugsveen 0768-907265 rugrace@hotmail.com
Tomas Otterberg 0723-68762 tomas.otterberg@epiroc.com
Claudio Menchini 0706-612600 menchinic@gmail.com

Regalia

Michaela Månlycke 0708-551741 mikaela.manlycke@alvesta.se

Medlemskap och LoTs-samordnare

Anders Ek 0702-744062 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

Layout & Produktion

Stefan Augustsson, Dalsign 0701-550592 stefan@dalsign.se

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Då har vi gått in i vinterhalvåret och får lite tid att summera säsongen och fundera över planerna för 2024. Sammanfattningsvis har vi haft ett bra uppsving efter den trista covidperioden.

Prisutdelningsfesten i Vimmerby står för dörren. Det är många pokaler som ska delas ut. Årets stormästare blev Nicklas Nilsson, som i sin femte säsong med Reynard 88F vann sin klass i Formel Ford, blev RHK Mästare och vann RM för historiska formelbilar. RM för standardvagnar vanns av Bo Warmenius, Ford Escort, och RM för sportvagnar vann Hans Eklund, SAAB Sonett. Dessa samt tvåorna och treorna får sina utmärkelser på SBF:s Bilsportgala.

På Falkenberg hade vi möte om barnorna och fick många synpunkter. Att starta med Kinnekulle är alla ense om. Det var bra med startande i år. Likaså är Velodromloppet självklar, dock utan filmning då det inte gått att finansiera. Vi försöker öka deltagarantalet med någon inbjudningsklass för att få det hela att gå runt. Knutstorp är en ganska späckad tävling med många klasser utöver RHK:s, och som tillsammans med Anderstorp ställs mot önskan att återinföra Mantorp i form av fredag-lördag tävling. Falkenberg är omtyckt som avslutningstävling.

I år har det varit ganska många RHK:are som varit utomlands och tävlat. Vi har dialog med grannländer om tävlingsutbyte och hoppas att datumen inte kolliderar så det blir stort utbyte.

Mitt äventyr i Dijon slutade med att Michael Sundin vänligen lånade ut sin lastbil så jag kunde åka ner och hämta hem min dragbil som nu är reparerad. Jag har också hunnit med Oldtimer Grand Prix på Nürburgring där också Lars-Göran Sjöholm deltog. Min sista tävling för året blev i oktober på Mugello i sommarvarma Italien där jag blev 2:a i klassen och därmed säkrade 3:e plats i serien och ligger nu 6:a totalt bland de 66 deltagarna i Lurani-serien. Finalen går i södra Spanien, men den resan på över 350 mil enkel gör att jag avstår. Skönt att en tävling



RHK's ordförande Hans Hillebrink.

får räknas bort och att jag har bra poäng i de fyra jag kört.

I stort sätt tycker jag att vi har levt upp till SBF:s och våra riktlinjer om Fair Race och schysst bilsport. Det har varit färre kollisioner på banorna och de som varit inblandade har blivit kallade till tävlingsledningen för genomgång av det inträffade. Jag uppfattar att vi har en mycket god stämning i depån. Men det är också viktigt att uppträda schysst vid sidan av banan. Enligt detta ska vi ALDRIG: mobba, ta droger, fuska, hota, tala illa om varandra, skylla på enskild medlem eller utskott, använda sociala medier för att förtala, mobba, trakassera medlemmar inom SBF.

Det är svårt att förbise de våldsamer som sker i samhället. Lyssnade på Götblad häromdagen och hon hade många bra synpunkter. Vi måste alla

försöka att göra något litet för att fånga upp ungdomar som kan riskera att hamna i gängens våld. Kan vi göra något i vår verksamhet för att förekomma inträdet i vår gemenskap?

Formel Vee föraren Jan Lindqvist har skänkt en plats i sin förarskola och jag har fått äran att nominera en kandidat. Så har ni förslag på lämplig person ser jag fram mot ett mail med rubriken "Namnförslag" där du berättar om det. hillebrink@hotmail.com

Önskar er alla en god årsavslutning med gott om tid att putsa på bilarna så att vi kan ses dels på årsmötet i mars och sedan premiären för 2024 års RHK serie på Kinnekulle 25 - 26 maj 2024.

Hans Hillebrink

Ordförande

Historisk Racing på Svenskt Sportvagnsmeeting

Svenskt Sportvagnsmeeting 2023 lockade drygt 200 deltagare

Bengt-Åce Gustvsson



Johan Lund vann det första heatet i Formel Vee.

Svenskt Sportvagnsmeeting 2023 lockade drygt 200 deltagare som tävlade i Racerhistoriska Cupen och Sportvagnsmästerskapet inklusive en gästklass för BMW och Alfa Romeoklubbar. Ring Knutstorp bjöd på mycket växlande väder under helgen.

Formel Vee

24 förare kom till start i Formel Vee där man blandade B & C-klassen. Förarna bjöd som vanligt på tät och publikvänlig racing. Johan Lund startade från pole. Han tog hand om ledningen medan

Jan Lindqvist, Pontus Bencsik och Richard "Lillen" Persson tampades om placeringarna närmast bakom. Bencsik bromsade aningen för sent på näst sista varvet och kanade av banan där han fastnade i gruset. Lund vann före Lindqvist och Persson. Rasmus Bencsik körde i mål på fjärde plats och han vann B-klassen före Mats Andersson och Thomas Lundström. Andra racet blev än mer intensivt och spännande. "Lillen" ledde länge, men det var till sist Lindqvist som klev fram och vann före Robert Lindholm och "Lillen". Pontus Bencsik låg på andra plats

när han tog i för mycket och snurrade av banan. Det var lika hård kamp i B-klassen där Rasmus Bencsik vann före Magnus Rugsveen och Lundström.



Rasmus Bencsik tog en dubbelseger i Formel Vee B-klassen.

1000cc Cupen

1000cc Cupen mönstrade 20 förare till denna tävling. De kämpade tappert på den regnhala banan där de sladdade yvigt i sin jakt på



Tobias Svanberg sladdade lite för mycket när han slarvade bort en seger i 1000cc Cupens E-klass.

bättre fäste. Jan Christians gjorde en allt för bra start, inte ens startern var beredd på den manövern! Christians roffade åt sig en ordentlig ledning. Bakom honom kämpade Jonas E Pölda, Hans Beckert och Gustaf Stenquist om positionerna. Christians snurrade och höll så när på att dra med sig Beckert i fallet. Stenquist tog ledningen och han vann sin första seger i F-klassen före Beckert och Pölda. I E-klassen vann Tobias Svanberg före Peter Svensson och Nils Falck. I andra racet gjorde Christians en korrekt start och han höll ledningen hela vägen till målet medan Pölda och Beckert tampades om de andra pallplatserna. Det blev Beckert som kom in som tvåa före Pölda. Svanberg hade segern som i en ask i E-klassen när han sladdade lite för brett och gjorde en rundpall. Han tappade ned till tredjeplatsen, men lyckades köra upp sig och återta ledningen, men så snurrade han



Gustaf Stenquist på väg mot seger i 1000cc Cupen.

på nytt. Svensson vann E-klassen före Svanberg och Falck.

Formula Slicks

Det blev regndäck på för Formula Slicksheatet. Dansken Jannik Sadolin tog pole, men det var Björn Johansson som tog ledningen i första racet! Sadolin lyckades återta ledningen efter något varv. Peter "Lill-Orsa" Bohlin startade från depån, men han körde upp genom fältet och låg bakom Sadolin när han snurrade. I princip alla förare snurrade någon gång i det hala föret, utom Sadolin som till sist vann med över halvminuten före Bohlin och Joakim Broström. Andra racet kördes på torrt underlag och då bjöd Broström och Sadolin på den häftigaste duellen under hela helgen. De pressade varandra till max och de kom på ställ i kurvorna när de bytte positioner med varandra. Sadolin lyckades hålla undan för Broström och gå först över mållinjen, men så tilldömdes han straff för tjuvstart varför segern gick till Broström före Thomas Rådmyr och Sadolin. Andreas Jähne kom till start i Conny Anderssons Brabham BT35 från 1971.



Joakim Broström och Jannik Sadolin bjöd på helgens bästa duell i Formula Slicks.

Standard & GT Ny

I det nyaste Standard och GT-heatet tog Jonas Nylén pole med sin Grupp 5 Opel Commodore SS. Banan var våt när starten gick för det första heatet och det passade den gamle



Robert Paulsson tog sin första heatseger i RHK när han lyckades köra ifrån Bo Warmenius i regnet.

rallyräven Bo Warmenius perfekt. Det var rena utklassningen när han varvade hela fältet på väg mot seger. Tomas Hall hade startat sist och han körde upp sig och tog andraplatsen. Anders Nordqvist kom trea. Andra racet var ännu blötare, vilket talade för Warmenius igen, men faktum var att det var Robert Paulsson som kämpade ned Warmenius med sin Ford Capri. Paulsson vann före Warmenius och Wåge Sörman, som hade startat sist. Det var Paulssons första heatseger någonsin i RHK. Mest underhållande körning stod Jan Lindqvist för när han sladdade sig fram i en VW 1600.

Formel Ford

Det var ordentligt blött när Formel Ford körde sitt första heat. Nicklas Nilsson tog ledningen före Stefan Lundgren och Henry Sandblom. Hans Hillebrink startade först på 12:e plats med sin dubbelförgasars Formel Vee, men han hade med sig regndäck denna gång. Han hittade bättre fäste och jobbade sig snart upp i ledning av racet. Formel Ford-förarna kunde inte hänga på Hillebrink, så de fortsatte sin



Hans Hillebrink slog Formel Fordarna med sin VW med dubbelförgasare.

interna fight i stället. Hillebrink vann överlägset och Nilsson vann Ford-kampen före Lundgren och Sandblom. Det var Nilssons första seger på Ring Knutstorp. Andra racet startade på en blöt, men upptorkande bana. Hillebrink tog kommandot direkt men frågan var hur länge hans regndäck skulle hålla på den upptorkande banan? Hans räddning var att det kom en regnskur som förändrade läget radikalt. Hillebrink kunde därmed surfa vidare mot en säker seger. I Ford-gänget var det Lundgren som klev fram i halkan och han vann före Nilsson och Sandblom.



Rickard Larsson vann regularitytävlingen.



Peo Norén tog en dubbelseger i heatet för standardbilar upp till 1300cc.

Standard över 1000cc

I Standardbilsheatet tog Peo Norén ledningen i sin koja, men han fick lämna den ifrån sig när Claudio Menchini kom stormande med sin Fiat 128. Menchini höll ut och gick först över mållinjen, men så fick han 15 sekunders tidstillägg för tjuvstart och han rasade ned till åttonde plats. Norén fick segern före Mattias Ståhlberg och Christer Folkesson. Menchini tog ledningen i det andra racet och han byggde upp en lucka till övriga fältet, men så fick han problem med att få i väx-larna och han bjöd på det viset in de andra i matchen. Det slutade med att det blev för trångt, bilarna krockade ihop och Menchini tvingades parkera två varv från mål. Norén vann på nytt före Kevin Bengtsson och Mikael Mattsson.

Formel Äldre

I heatet för de äldsta bilarna fick vi se den största spridningen åldersmässigt. Det var allt från 20-talsbilar till Midgets och Formula Junior. Hans Hillebrink vann överlägset med sin ”nya” Formula Junior i båda racen. Chappie Bird kom tvåa i båda racen i sin gamla MG, trots tjuvstart i andra racet. Johnny Karlsson och Peter Kumlin tog var sin tredjeplats. Det kördes även en regularitytävling för de äldsta bilarna. Tio bilar deltog. Rickard Larsson var bäst med en tidsdifferens på 1.405 sekunder. Magnus Neergaard kom tvåa på 1,459 sekunder. Janne Hansson kom trea på 2.004 sekunder.



Det var stor åldersspridning på bilarna i det äldre formelbilsheatet med Hans Hillebrink i ledning.

GT-1965

I heatet för GT-bilar före 1965 startade Anders Schildt i pole, men det



Nikolaj E Mortensen och Anders Schildt delade på segrarna i GT-klassen.

var Nikolaj E Mortensen som tog ledningen med sin unika Turner GT. Mortensen höll undan i några varv, men det var ändå Schildt som avgick med segern till sist före Mortensen och Anders Lofthammar. I andra racet var rollerna omvända. Nu var det Schildt som ledde inledningsvis, men det var Mortensen som avgick med segern före Bengt-Åke Bengtsson och Schildt. Som en summering av helgen kan man säga att det var ovanligt många tjuvstarter och ovanligt många avåkningar. Den senare berodde nog mest på vädret...

Bengt-Åke Gustavsson
www.racefoto.se



Entrén till depån i Zandvoort i Holland, som ligger precis vid havet.

Reseberättelse från Zandvoort 2023

MAMT, Marcel Alberts Memorial Trophy, 14-16 Juli

Nicklas Nilsson

Henrik Hansson tog ett fint initiativ tidigt på året och lobbade för en svensk representation vid årets MAMT på Holländska Zandvoort. Som kuriosita kan nämnas att just Zandvoort har jag speciella minnen till från tidiga år. 1978 hade SVT börjat sända F1 igen på TV eftersom Ronnie Peterson låg bra till i VM och satt i en vinnarbil. Pappa och jag satt på ovanvåningen en helg i slutet av augusti och såg hur Mario Andretti och Ronnie vann en dubbelseger. Janne Svanlund kommenterade som alltid motorsport men hade inte alltid den bästa tekniska kunskapen, vilket var känt av de lite mer insatta. Janne tyckte sig i alla fall höra ett annat motorljud från Marios Lotus under senare delen av loppet när Ronnie närma-de sig men i TV:n lät de lika. Min pappa konstaterade kort ”det är

bara Svanlund som fått en visping (skånska för geting) i örat”. Några kurvnamn etsade sig fast redan då, bland annat Tarzankurvan, så suget efter att själv få köra där var stort, 45 år senare skulle det antligen bli verklighet.

Jag blev tidigt sugen på detta äventyr att få köra på en klassisk bana utomlands samt se, lära och känna på, hur en tävling genomförs i Europa. Frågorna började snurra i huvudet direkt.

- Kommer jag att hänga med de övriga?

- Kör de just eller mycket tuffare som man hört talas om?

- Vilken drevning ska jag ha, har jag de utväxlingarna i min låda?

- Hur går alla procedurer till?

Spänningen och entusiasmen hade succesivt byggts upp och det kändes helt rätt. Till slut blev det Henrik Hansson, Lars-Erik ”Atte” Åkersten och undertecknad som representerade de svenska färgerna.

Torsdag

Vi anlände ungefär samtidigt på torsdagskvällen och tog plats i depån precis som på en RHK-tävling, gott om plats. Det är alltid en speciell känsla att närma sig en racerbana och lite extra när det är första gången på en ny bana. Efter att ha slagit läger på sedvanligt vis var det dags att lokalisera sig, anmäla sig mm. Anmälan skedde hos organisatören Helana som tog emot i sin husbil. Helana kändes rutinerad och arrangerar i vanliga fall HMR-serien (som körde parallellt med MAMT

denna helg). Hon tog sig tid att prata och lyssna på oss som var nya i detta sammanhang. Helena verkade ha ett skarpt minne för namn och rabblade upp flertalet svenskar som kört i hennes tävlingar genom åren, imponerande minst sagt.

Vi letade upp "assembly area", där utsläppet var sagt att ske, på baksidan av banan, toaletter och dusch hittades också. Nu var det hög tid att kika på banan, det blev en cykeltur runt banan med Henrik. Lång raksträcka följt av Tarzanbocht (kurva 1), såg platt ut på de bilder och filmer som jag studerat i förväg. Mer doserad i verkligheten. Därefter fram mot gamla Hugenholtzbocht som nu är ombyggd och rejält doserad som man sett från F1-tävlingarna. Synen som mötte mig kändes överklig, som ett gigantiskt svart hål, en mega tunnna.... Hur ska jag kunna köra ner där och komma upp igen med Forden???? Såg onekligen spännande ut men mycket respektingivande på samma gång. Efter denna velodrom följde ett snabbt parti med höger/vänster kurvor, uppför samt nerför och ett skymt krön följt av en snabb och lång högerkurva. Sista kurvan ut på start och mål var också bankad och rejält lång, kändes som jag skulle ha toppfart på Forden redan ut på rakan. Mycket att fundera på under kvällen inför fredagens första



Anne-Lie och Nicklas Nilsson.

träningspass, 40 min långt (Testpassen fick köpas till extra och kostade mellan 100-150€). Bestämde mig för att dela upp passet i 3 "svenskpass" a 10 min, med kort depåstopp emellan då jag kan konferera med min mekaniker, tillika teamchef, koordinator och hospitalityansvarig, Anne-Lie. Om inte annat så ser det proffsigt ut och inger kanske lite respekt hos konkurrenterna försökte jag intala mig.

Fredag

Fredag morgon kom och vi låg bra till schemamässigt, åkte ner till assembly area några minuter tidigare för att vara på den säkra sidan. Där visade det sig vara stängt, vi skul-



Tävlingen MAMT körs till minne av den talangfulle holländske racerföraren som avled redan 1992.

le åka till pitlane var beskedet. Ok, åkte efter Henrik som körde genom hela depån, kryssade mellan tält och racetrailers tillhörande F3 Formula Regional teamen till norra grinden som leder ut i slutet av pitlane. Där blev det kalla handen direkt, nu blev vi tvungna att backa och svänga runt en massa sponsortält som var på väg att monteras inför F1 loppet senare i augusti. Kryssade tillbaka och blev till slut invinkade i depåbox noll, körde igenom den och ut i pitlane. Jag har aldrig kört så mycket racerbil inne i en depå tidigare...

Väl ute på banan kändes det skönt att ha cyklat den dagen innan. Fick in ett bra flyt och ökade tempot succesivt. Mycket märklig upplevelse att köra ner i det "svarta hålet" och den långa doserade sista svängen. Det var något helt nytt och otroligt spännande. Att åka över det skymda krönet kändes lite läskigt i början, man var ju inte helt säker på att det var fritt bakom.... Testet på eftermiddagen stod jag över och följde det från några väl utvalda platser runt banan.

Resterande del av dagen gick åt att analysera lite tider och spårval. Det hade gått lite snabbare hela tiden men att hitta 3 sekunder fram till de snabbaste ekipage kändes svårt. De främsta bilarna var dock av nyare snitt, runt 2017 och andra däck. Av bilarna i min klass 1982-89 var det ca 2 sek fram till snabbaste.

På kvällen blev det ett restaurangbesök nere vid stranden som Henriks Pia hade lokaliserat, mycket bra och trevligt att se lite utanför banan. Mycket intryck från alla som skulle avhandlas under middagen.

Lördag

Dagen började med "drivers briefing". Kändes lite mäktigt att sitta i samma sal som Verstappen och övriga F1 förare ska gör om en dryg månad. Mötet var klart och tydligt med några väsentliga skillnader från RHK-tävlingarna.



Svensktrion på plats i Zandvoort, Lars-Erik "Atte" Åkersten, Nicklas Nilsson och Henrik Hansson.

- Inga funktionärer på startplattan för guidning till rätt ruta. "Failing to find your startposition, 10 sek penalty" var den korta instruktionen.

- Utkörning från assembly area till startgriden med kort stopp (där fick man en övning på att hitta sin startruta), därifrån formation lap, följt av riktiga uppställningen.

- 5 sek skylt följt av alla 5 röda lampor tändes på samma gång, när de sloknade gick starten. Alltså väldigt kort tid av förberedelse när väl alla bilar var på plats.

- Start i andra racet efter placering

i race 1, inte efter varvtid som i RHK.

På lördagens program stod ett test på 25 min och sedan kval på eftermiddagen. Satte på bättre däck till detta test samt provade några nya spårval och flyttade fram bromspunkter. Kunde hänga på ett par snabbare bilar några kurvor och allt eftersom gick tiderna ner. Kände mig mycket nöjd med testet och började så smått känna mig bekvämare och kunna njuta lite av banans karaktär och snabbhet. Inga problem med bilen och teamchefen verkade också exalterad, det båda gått inför kvalet.

Kvalet avlöp smärtfritt, fick några rena varv och kunde sänka varvtiderna lite till, vilket förvånade mig efter gårdagens känsla. En kort rödflagg under kvalet blev det, men det skulle också visa sig vara den enda under hela helgen, vilket visade på bra respekt och körning av alla deltagare. Jag landade kvalet på P10 totalt och P2 i klassen. Lite överraskad men mycket nöjd med den insatsen, ända tills någon sa att det brukar vara där runt bil 10 som det chokar ihop sig under starten och i första kurvan. Okej tänkte jag, får vara på tårna och se upp ordentligt imorgon och hoppas på att även övriga deltagare vill köra mer än till första svängen. Racetiden var 20 min + 1 varv, så det finns bra med tid att köra upp sig och flera bra

ställen att köra förbi om det planeras väl.

Lördagkväll gick vi på BBQ i F1 loungen. Härlig lokal med mycket gamla bilder och lite bildelar från gångna tider. På kvällen skulle det börja blåsa upp ordentligt så vi blev upplysta om att ta ner tält och surra allt samt plocka undan lösa delar. Sov inte helt lugnt den natten i släpet. Ibland kändes det som släpet skulle välta eller att tak och väggar helt plötsligt bara gav sig iväg. Funderade också på hur det skulle gå för racebilen. Emellanåt kändes det som någon kastade jättenävar med sand på släpen blandat med hårda regnskurar. Vi trodde nog att tävlingarna blir inställda om blåsten fortsätter så här. Beredde mig på det värsta när jag steg ur släpet på morgonen. Men till min stora förvåning såg det mycket bättre ut än förväntat. Säkert upplevdes det värre inuti släpet än utanför.

Söndag

Sedvanliga förberedelser på morgonen och dags att gå in i "race-mod". Gick igenom startproceduren några gånger i huvudet, kollade in bilen som jag skulle stå bakom, tidsschema, lufttryck, bensen och övriga vätskor. Missade min startruta på "dummy griden" men det var en bra väckarklocka inför den riktiga uppställningen. Långt formation lap, höll lite längre avstånd till bilen framför mig när åter kom



Svensktrion på väg genom depån. Fr v: Lars-Erik "Atte" Åkersten, Nicklas Nilsson och Henrik Hansson.

fram till start så jag inte skulle passera min ruta. Svårt att se någon grönflagg längst bak och det kändes som en oändlig tid innan alla var på plats. Helt plötsligt kom 5 sek skylten och sen gick det snabbt, 5 röda tändes och släcktes. Fick en bra start, några satt nog och sov lite. Första varvet gick fint utan incidenter, trots mycket bilar runt omkring mig. Fick släppa någon men kunde slipstreama om på raksträckan. Några kämpade lite väl mycket på fel ställe och kom ur spår. Kom i mål på P6 totalt och P1 i klassen med ytterligare sänkning av varvtiden, ner till 3:e bästa tid i heatet. Riktigt skön känsla och ett härligt race, med hög fart, varierande kurvor och intensivt med bilar. Lite mer mör efter dessa 23 minuter i fullt racetempo.

I race 2 blev det något mer hektiskt, hade i stort sett minst 2 andra bilar att hålla koll på under hela racet. Bromsade på mig ordentligt en gång in i första kurvan i ett försök att äntligen bli av med en efterhängsen vit Van Diemen. Trodde det var färdigåkt där och landning i sandfällan men fick stopp på bilen i sista sekund, tappade två placeringar direkt. Slutade här på P9 totalt men P1 i klassen. Otroligt nöjd och utpumpad, härligt att få ta i ordentligt och komma hem med hel bil och utan kontakt med övriga bilar. Prisutdelning på eftermiddagen för båda racen. Roligt att prata med de andra förarna och se dem utan hjälm, de flesta såg helt annorlunda ut än vad jag föreställt mig efter att ha kört tillsammans med dem på banan. På något sätt skapas en bild av föraren efter hur dennes bil körs och hanteras på banan, men bilden och verkligheten harmonierar sällan.

Avslutning och hemresa

Det gick att sova kvar på banans område till måndagen men vi lastade och styrde mot Nunspeet där "hotellansvarig" hade bokat två övernattningsrum för att se något annat än racerbanan och bilar. Känns motiverat när jag tänker efter... Väl



Nicklas Nilsson lycklig vinnare av sin Formel Ford-klass.

framme och inkvarterade kände vi oss något trötta men glada. Teamchefen ville duscha och tvätta bort all sand, själv tyckte jag vi var värda ett glas bubbel i baren. Det gamla tricket fungerade än, det var som att ta snabbhissen från källaren till 10:e våningen.

Dagen efter hyrde vi två cyklar och såg oss omkring i området. Det fanns mycket promenad och cykelturer av varierande längd att ta sig an. Inte så tokigt att färdas lite långsammare och samla alla tankar och intryck. På eftermiddagen började



Henrik Hansson kom tvåa i sin klass.

man redan sakna racingen, det får bli ny resa nästa år!

Tack vare fin reseplanering av koordinatören blev det en minnesvärd extra tävling som passade fint under semestertid. Tack även till Henrik, Pia, Teo, Atte och Eva-Lisa för sällskap hjälp och gott humör under hela helgen. Det kan varmt rekommenderas att delta i denna tävling som en extra krydda till de inhemska tävlingarna. Det är definitivt utvecklande på många fronter och ny historia kan skrivas.



Hela Formel Vee-klassen uppställd på startplattan.

Trevlig säsongsavslutning i Falkenberg för RHK & SPVM

I snart 20 år har man kört en gemensam final

Bengt-Åce Gustavsson

I snart 20 år har man kört en gemensam final för Racerhistoriska Cupen och Sportvagnmästerskapet i Falkenberg under tävlingen Falkenberg Classic. Årets upplaga bjöd på drygt 200 startande, ett härligt sensommarväder och mycket trevlig racing!

Formel Vee

Formel Vee är en stor och stabil klass och i Falkenberg delades bilarna upp i kategorierna B och C. B-gruppen var först ut och där tog Rasmus Bencsik pole före Magnus Rugsveen och Thomas Lundström. Denna trio kämpade hårt om ledningen i det första racet, tills Rugsveen plötsligt snurrade både en

och två gånger. – Min lamell gick sönder så det gick inte att växla. Efter andra snurrningen körde jag resten av racet på fyrans växel, sa Rugsveen. På näst sista varvet kom ledande Bencsik ikapp två förare som han skulle varva, men de hade

fullt upp med att kämpa om sina placeringar. Bencsik försökte ta sig förbi, men då krokade de ihop och snurrade. Racet blev rödflaggat. Bencsik ansågs vara vållande till olyckan, varför han uteslöts ur heatet. Segern gick därför till Lund-



#89 Jan Lindqvist var en jagad man när han vann Formel Vee C-klassen.



Thomas Lundström avrundade säsongen med seger i Formel Vee B och han vann klassen i år.

ström före Fredrik Häger och Mats Andersson. Lundström tog ledningen i det andra racet, men redan på det första varvet övertog Rugsveen ledningen. Lundström försökte svara, men han fick aldrig något riktigt läge att ta sig förbi. Även det andra racet fick rödflaggas efter en krasch på näst sista varvet! Rugsveen vann med endast 0.3 sekunder före Lundström. Bencsik hade startat sist, men jobbade sig upp till tredjeplatsen. Lundström vann klassen i år före Rugsveen och Bencsik.

I C-klassen tog Pontus Bencsik pole före Jan Lindqvist och Johan Lund. I första racet blev det en tätklunga med Bencsik, Lindqvist och Stefan Nilsson som turades om att leda loppet. Bakom dem kämpade en ny klunga med Lund, Richard "Lillen" Persson, Lars Ohlsson, Tommy Johansson och Simon Lindholm. Bencsik tappade lite på slutet och Lindqvist lyckades precis pressa sig förbi Nilsson över mållinjen. Tävlingsledningen tyckte dock att Lindqvist varit lite för brysk, varför han fick ett tidstillägg och Nilsson utropades till segrare före Lindqvist och Bencsik. Nilsson tog ledningen i det andra racet, men han pressades hårt av Lindqvist och Bencsik. Nilsson snurrade bort sig på sista varvet och Lindqvist tog segern före Bencsik och Persson. Lund hade sin sämsta racehelg för året med två fjärdeplatser, men det räckte ändå för att vinna klassen före Lindqvist och Bencsik.

Formel Ford

Henry Sandblom tog pole i Formel Ford, men det var Nicklas Nilsson som gjorde en kanonstart och tog ledningen. Sandblom pressade Nilsson hela vägen till målet, men Nilsson lyckades hålla undan och vinna. – Det var jobbigt idag, jag fick koncentrera mig till 100% för Sandblom gav mig inte en lugn stund, sa Nilsson. Peter Carlsson kom trea. I det andra racet startade Sandblom åter från pole, men den här gången fick han till en bättre start och tog ledningen. Nu var det Nilsson som försökte allt för att



Det blev storslam för Nicklas Nilsson som vann Formel Ford-klassen, Riksmästerskapet i Formel samt den totala RHK-Cupen.

komma förbi, men Sandblom lyckades hålla undan. Nilsson kom tvåa före Carlsson. Nilsson vann Riksmästerskapet för formelbilar före Johan Lund och Sandblom. Nilsson blev också RHK's totala mästare 2023.

Formula Slicks

Torgny Johansson tog som väntat pole med sin F2:a i heatet för Formula Slicks, men det var Magnus Ramsö som gjorde den bästa starten. Han ledde i några varv innan Johansson hade fått upp värmen och kunde komma förbi, men Ramsö gav sig inte utan kamp, han höll nästan jämna steg med Johansson och segermarginalen blev bara dryga halvsekunden för Johansson. Peter "Lill-Orsa" Bohlin kom trea. I det andra racet tog Johansson ledningen redan från start. Inledningsvis hängde Ramsö och Bohlin med, men ju längre racet pågick, desto större blev luckan till de bakomva-



Torgny Johansson var gudomligt snabb med "Lille Jesus".

rande. Johansson vann före Ramsö och Bohlin.



Chappie Bird tog en dubbelseger i klassen för förkrigsbilarna.

Formula Äldre

Våra äldsta racerbilar försöker komma ut på banan vid tre tillfällen per år och Falkenberg är ett sådant ställe. Sex bilar från tiden före andra världskriget visade upp sig och de gasade så mycket bilarna orkade med! Lars-Göran Sjöberg hade med sig ett par Formula Juniorbilar, men ingen av dem höll tills det var dags för race. Bengt Lofthammar använde passen till att köra in sin nya motor i hans F3:a Brabham BT21 så i slutänden blev det en uppgörelse för de äldsta bilarna på banan. Chappie Bird vann före Magnus Neergaard och Peter Kumlin. Bird vann även det andra racet före Neergaard, men nu kom Janne Hansson trea. Förkrigsbilarna körde även en regularitytävling där Glenn Billqvist vann före Peter



Jonas E Pölda tog en dubbelseger i 1000cc Cupen.

Kumlin och Göran Svensson. Billqvist hade 0.293 sekunders skillnad mellan sina varv.

1000cc

Jonas E Pölda tog starten från pole i 1000cc Cupen och sedan gick han inte att hejda! Ingen hängde med i hans tempo. Bakom honom kämpade Tobias Wijk, Gustaf Stenquist och Andreas Rönnberg om positionerna och de gick i mål i den ordningen. I andra racet snurrade Wijk bort sig i chikanen på första varvet och fick sedan ägna sig åt att köra upp sig genom fältet. Pölda tog en ny seger, utan att förta sig. Stenquist tog andraplatsen före Rönnberg. I E-klassen vann Tobias Svanberg första racet före Peter Svensson och Dick Gärder. Svanberg ledde andra racet klart när ett hjulnav sprack och han tappade ett hjul med bara två kurvor kvar av racet. Svensson vann före Svanberg, eftersom Nils Falck var ett varv efter på tredjeplatsen. Pölda vann F-klassen före Stenquist och Rönnberg medan Svanberg vann E-klassen före Bernt Bringefors och Falck.

Standard före 1965 över 1000cc

I standardklassen över 1000cc före 1965 vamlade det av snabba kojor. Vi fick se en fin duell mellan Joakim Frid och Hans Beckert. Det började med att Frid tog pole. Beckert svarade med att ta ledningen i första racet. Han jagades hårt av Frid, men Beckert tog segern före Frid. Lars Esselius kom



#45 Joakim Frid och #181 Hans Beckert hade många fina dueller under helgen.

trea med sin Ford Falcon, följd av åtta kojor! Beckert tog ledningen även i det andra racet, men nu var Frid ännu mera på hugget och han lyckades ta sig förbi och vinna före Beckert. Martin Andersson slutade trea.

GT före 1965

Reine Bergström hade äntligen fått ordning på sin Lotus Elan och han tog pole i GT-klassen före 1965. Rolf "Mygga" Nilsson tog dock starten. Bergström försökte runda "Mygga" på ytttern genom Ginstkurvan, men asfalten tog slut och Bergström tvingades köra ut på gräset. Bergström knöt näven i fickan och satte upp en rasande fart. Han tog sig ikapp "Mygga", övertog ledningen och vann! Vi fick se

en härlig kamp om ledningen även i andra racet tills "Mygga" tappade fästet och snurrade. Bergström vann igen före Martin Borsch-Christensen, Nikolaj E Mortensen och "Mygga".

Standard & GT 1966-1971

I heatet för Standard och GT-bilar 1966-1971 tog Arvid Viktorsson ledningen från pole. Han jagades racet igenom av hemmaföraren Jonas Bengtsson och brodern Josef Viktorsson. Arvid fick en liten lucka till de andra och han vann före Bengtsson och Josef. I andra racet tog Bengtsson ledningen från start och sedan släppte han ingen förbi sig. Bengtsson vann före Arvid Viktorsson och Wåge Sörman. Bosse Warmenius hade sin resul-



En mästare på fall? Rolf "Mygga" Nilsson snurrade bort sig och #30 Reine Bergström vann GT-klassen före 1965.



Jonas Bengtsson tog kommandot och vann heatet för Standard & GT 1966-1971.

atmässigt sämsta helg i år, men det räckte ändå till för att han skulle bli årets riksmästare i Standardklassen före Jonas E Pölda och Josef Viktorsson. I GT-klassen smög sig Hans Eklund återigen igenom en helt felfri säsong med seger i alla race och därmed en Riksmästartitel före Elmon Larsson och Anders Arildsson.



Mikael Mohlin med sin SAAB Sonett III.

Standard & GT 1972-1990

Anders Berger var helt omutlig i heatet för Standard & GT-bilar 1972-1990. Han ledde racet från start till mål. Han vann före Claes Andersson och Robert Paulsson. Det var samma visa andra racet där

Berger återigen vann före Andersson, nu med Benny Augustsson som trea. Vi fick se en mycket intressant premiär när Mikael Mohlin kom till start med sin nybyggda SAAB Sonett III. Trots att bilen inte är ut-



Falkenbergs MK hade många funktionärer som jobbade under Falkenberg Classic.



Nicklas Nilsson blev årets riksmästare i historisk formel plus att han blev årets bästa poängplockare totalt i RHK.



Bosse Warmenius blev årets riksmästare i Standard.

sorterad ännu och trots att han kör-



Hans Eklund blev årets riksmästare i GT-klassen.

de på mönstrade däck kvalade han fyra totalt och det blev också hans placering i det andra racet. Mohlin är en otroligt duktig förare och en ännu bättre mekaniker, den kombinationen är svår att slå...

Bengt-Åke Gustavsson
www.racefoto.se

Picko Trobergs F2-stall PR For Men

En satsning med många problem

Gunar Johansson

Trots att han gett upp sin egen förarkarriär hade han väldigt svårt att hålla fingrarna bort från motorsport. Satsningen på en egen internationell karriär gav Picko Troberg upp då Jim Clark förolyckades på Hockenheim 1968. Picko skulle egentligen varit med i samma tävling med en via Frank Williams införskaffad F2:a. I och med Jim Clarks tragiska bortgång tappade Picko intresset för en egen formelbilskarriär. Han hade haft ganska god kontakt med världsstjärnan, eller som han själv uttryckte det; "Han brukade sova i min kökssoffa, när han tävlade i Sverige".



spengar.

1973 startade Picko Troberg ett svenskt Formula 2-team med Pierre Robert som sponsor. Satsningen var unik och en av de mest ambitiösa i den svenska racerhistorien. Åtminstone med hänsyn till att det var finansierat utan några fabrik-

Efter att Picko Troberg i Sverige med god framgång, drivit Liptons-teamet, var det dags för en riktigt stor internationell satsning. Sponsor var Robert Wulff på Pierre Robert och nu skulle herrparfymeren "PR for Men" marknadsföras.

Val av bilar

Den självklara vinnarbilen vid den här tiden var March 732 med BMW-motor och Picko var mycket riktigt i kontakt med March-fabriken, men kände att där blev de bara en i raden av alla team som körde eller ville beställa en March F2. Ett rolling chassi kostade då 5175 £, medan motsvarande från GRD bara kostade 4866 £. När det gällde BMW-motorer så var Picko nere hos Jochen Neerpasch i München och diskuterade köp av BMW-motorer. De var dyra och det var egentligen bara March fabriksteam som fick den senaste uppgraderingen av motorerna. Däremot fanns det många leverantörer av Ford Cosworth, de var betydligt mer lättillgängliga och kostade knappt hälften jämfört med en M12-motor från BMW.

Semi-works

Group Racing Development (GRD) var ett nystartat företag som sålde både F2-och F3-bilar. GRD-fabriken låg i Griston, strax söder om Norwich. De kom med ett som Picko kallade "himla bra erbjudande". Det var Mike Warner som var chef för företaget som växt upp ur



Mekaniker var Åke Strandberg, Lasse Andersson, Stig "Pille" Jakobsson och Kjell "Whisky" Wiherkoski. På sedvanligt Picko-manér var presentationen av det blågula teamet föredömlig, bilar och transportbil med elegant dekor, mekaniker och förare klädda i snygga teamkläder med tillhörande blågula kepsar.



Sten Gunnarsson körde bilen med chassinummer #273-061-F2 här på Mantorp Parks EM-tävling 1973. Han tvingades bryta

resterna av det företag Lotus haft för att tillverka racingbilar åt kunder. Lotus själva ville koncentrera sig på vanliga sportbilar och på Formel 1. Hos GRD hade schweizaren Jo Marquart konstruerat en F2:a som ansågs lovande. Den var vacker och hade många drag av Lotus 72, bland annat den karaktäristiska kilformen. Picko fick ett erbjudande från GRD som innebar att PR for Men skulle fungera som ett "semi-works team". De skulle löpande få ta del av det senaste som utvecklades

på fabriken. Så Picko och det svenska teamet beställde två rolling chassi. GRD skickade också med en reservbil och delar, som kunde betalas vartefter det användes.

Förarna

Som förare var Sten Gunnarsson given. Han var ung och lovande men också den som varit med och drivit på för att det skulle sättas upp ett svensk F2-team. Ett topp-team inom F2 behövde också något som kallades "graded driver", en etablerad förare med rätt att köra F1. Valet blev också här ganska enkelt. Här fanns ju supertalangen Reine Wisell som på grund av olyckliga omständigheter halkat ur F1. Han hade redan på hösten 1970, på grund av alla dödsfallen inom sporten, hastigt och lustigt hamnat hos Lotus. Han hade med den äran placerat sig på tredje plats redan i sitt första F1-lopp. Under större delen av säsongen 1972 körde Reine för Marlboro BRM. Det dåligt organiserade stallet var en katastrof för hans karriär. Men under hösten fick han under två race hoppa in i John Player Team Lotus. Resultatmässigt inga succéer, men han visade att han var snabb och hörde hemma



Den bil Ulf Lindberg visade upp på Mantorp i somras var den bil som av teamet kallades reservbilen. Men det var också den bil Reine Wisell hade när han vann på Nürburgring 1973. Bilen var inte färdigrenoverad eller körbar då motorn var en mock-up bestående av icke fungerade delar.



Reine Wisell ordinarie bil 062 finns nu i England och ägs av Dan Eagling och Lifetime Racing. Den kördes på Silverstone Classic i somras och gick riktigt fort.

inom F1. Inför säsongen 1973 gav därför stallchefen Colin Chapman Reine ett erbjudande om en plats i Lotus-stallet, vilket han konstigt nog tackade nej till.

Så när Team "PR for Men" i januari 1973 hade sin pressvisning med mycket ståhej på hotell Reisen i Stockholm, var förarduon Reine Wisell och Sten Gunnarsson på plats. Sten var föraren som skulle

vara med för att lära, medan Reine var den erfarna och rutinerade, han hade till exempel kört på alla banor som ingick i EM-serien.

Det som då skulle bli Sveriges största privata satsning på internationell motorsport såg på pappret mycket lovande ut. Planeringen var att förarna skulle ha varsin F2:a med två motorer var och att Reine dessutom skulle ha en reservbil.



Enkel och funktionell inredning och en ratt utan knappar

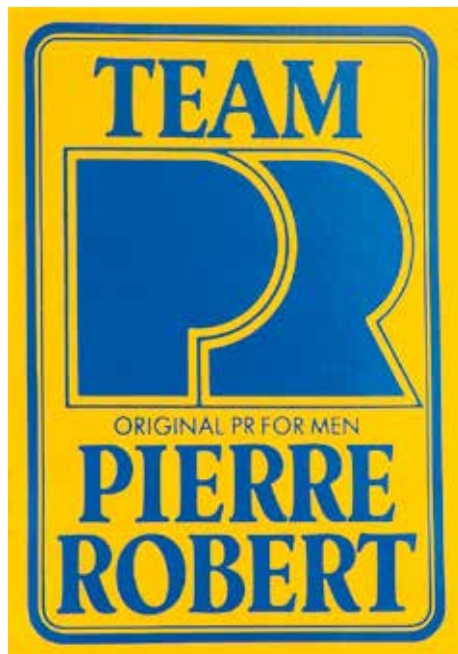
Bekymren började

Sen leverans av chassin och motorer gjorde att man missade den första EM-deltävlingen på Mallory Park i England. Till EM-tävlingen på Hockenheim var dom på plats med det vackert presenterade teamet. Redan på den inofficiella träningen gick lagren i Reines nya motor, en Ford BDA från Racing Services. Som tur var hade han ju en reservbil, med en Alan Smith preparerad FVD-motor. Sten Gunnarsson, som körde sitt tredje F2-lopp hade en aluminiummotor från Racing Services i sin bil.

Starten gick och efter det första varvet låg Reine på 18:de plats och Sten låg sist, men det skulle bli sämre. På det 12:e varvet gick en vevstake genom blocket på Stens bil, Reine kom i mål som 16:e man med en motor som började gå allt sämre.

Motorer från Sportscars

Efter Kinnekulle valde Picko Sportscars i Stockholm för att sköta om prepareringen av teamets motorer. Picko hade tidigare haft ett långt och framgångsrikt samarbete





Glen Eagling från Lifetime Racing har tillsammans med sonen Dan fått bra fart på den gamla bilen.



Motorn som sitter i är en BDG och växellådan är en Hewland FG400, precis som den hade original.

med "Svennis" och "Buris" på den lilla trimningsfirman. Så den första tävlingen med motorer preparerade av Sportscars var Nivelles i Belgien. Bilarna kördes nu av Reine, Sten och Rolf Skoghag men alla motorerna gav upp före den officiella tidsträningen. De hade framför allt gått varma och gett diverse

olika problem. Picko konstaterade att "det var ingen höjdare".

Bekymren bara fortsatte

Problemen skulle fortsätta under hela den tid som teamet existerade, med det stora undantaget i Nürburgring i april



Fakta bilarna i PR for Men

Chassinr 061 Sten Gunnarssons bil

Chassinr 062 Reines bil (273-062-F2 ägs idag av Dan Eagling och Lifetime Racing)

Chassinr 063 reservbilen (Ulf Lindbergs bil) som enligt notering användes av Reine på Nürburgring

GRD (Group Racing Developments) bildades 1971 av Mike Warner som under lång tid varit chef på Lotus Race Car Division. Han tog med sig tidigare kollegor såsom Dave Baldwin, Derek Wild och Gordon Huckle. Som logga användes, lite symboliskt "Fågel Fenix" som ju återuppstod ur askan. Man byggde både formelbilar och racersportbilar fram till 1974 då man gick i konkurs. Man hade varit framgångsrikast med sin F3-bilar, där Roger Williamson vann engelska mästerskapet 1972. Resterna av företaget köptes upp av Van Diemen.

1973 då Reine Wisell sensationellt segrade.

När Picko Troberg efter 1973 års Kanonlopp summerade de bekymmer man haft, var det största problemet alla motorhaverier man haft, det hade varit minst en överhettad motor eller motorras vid varje tävling. Han räknade också ut att man, trots att det återstod nästan en halv säsong, lagt en kvarts miljon kronor på bara motorer, vilket i dagens penningvärde är 1,7 miljoner (enligt SCB:s prisomräknare). De tre avslutande EM-tävlingarna 1973 kördes utan stallet "PR for Men", motorerna och budgeten var slut.

Många lovande talanger

Under de knappa två år som teamet existerade var det många lovande svenska talanger som körde för teamet. I de fall inte Reine Wisell var med, vilket kunde vara av olika orsaker. En gång krockade F2-loppet med hans körning på Le Mans, några gånger för att samarbetet med Picko Troberg skurit sig. Det blev en inkomstkälla för teamet att hyra ut Reines bil eller som oftast reservbilen till någon som ville ta steget upp från F3 och prova F2. De som gavs chansen var Torsten Palm, Gunnar Nordström, Rolf Skoghag, Gunnar Nilsson och Håkan Dahlqvist. Tyvärr var det väl inte mycket till chans dessa förare fick med tanke på de problem teamet hade och dess organisation. Den som lyckades bäst var ändå en ännu inte etablerade förare i form Gunnar Nilsson, som 1973 kom 4:a på Norisring i Tyskland.

Trots allt blev det en ny satsning 1974

Teamet hade det mesta på plats, så i början på 1974 beslutade man att köra ännu en säsong. Man hade lärt av misstagen året innan, så nu satsade man på endast en bil med Reine Wisell som förare. Den stora skillnaden var att man nu bytte till BMW-motorer. Picko lyckades köpa dem via en bakdörr till BMW Motorsport GmbH, nämligen via bröderna Schnitzer och deras trim-



Dan Eagling om bilens väghållning: – Om jag jämför med March 732, vilken är aningen snabbare för att den är smidigare och lättare. GRD är tyngre och väger 30 kg över klassningsvikten.

ningsfirma.

Picko skrev vid den här tiden en återkommande krönika i tidningen Illustrerade Motorsport och där bad han läsarna om ursäkt för det misslyckade året 1973; "Vad är så felen i hela uppläggningsen, om det finns något direkt fel? Ja, först och främst är det givetvis min egen okunnighet som visar sig så att jag inte varit tillräckligt erfaren att sköta ett F2-stall." Bilden av Picko var ofta att han var burdus och kaxig, men här visade han ödmjukhet och tog egentligen på sig skulden för debaclet under den första säsongen. Troligen var det Pickos förtjänst att sponsorn Pierre Robert stannade ytterligare ett år. Sättet hur "PR for Men" hur teamet presenterats, hur teamet såg ut estetiskt och hur information presenterats för massmedia var helprofessionellt. Enligt Picko Trobergs analys efter det första året behövdes det också en teknisk ledare, som alltid fanns på plats. Sten Gunnarsson slutade köra och gick in som chefsmekaniker.

Schism mellan Reine och Picko

Bilarna från GRD hade på det år som gått åldrats och stödet och uppgraderingarna från Mike Warner och GRD uteblev. Premiären på Montjuicbanan i Barcelona blev ett misslyckande, bilen var orkeslös, Reine tappade en sidoplatå på bakvingen och en balansvikt på ett av hjulen innan han blev påkörd av en konkurrent. Vid nästa tävling på Hockenheim gick topplockspackningen, på en helt ny motor, sönder redan på träningen. Under loppet överhettade motorn och Reine fick gå i depå redan på det 14:e varvet. Reine kände att han var chanslös med den föråldrade och hopplösa bilen och krävde en ny. Klyftan mellan honom och Picko växte och de beslöt att gå olika vägar. PR for Men fortsatte några tävlingar till med Torsten Palm som förare men framgångarna uteblev och Picko sålde av stallet efter Kanonloppet 1974.

Eagling GRD F2 idag

När man radade upp F2-bilarna för ett träningspass på Silverstone Classic skymtade jag plötsligt något intressant. Var det inte en av Picko Trobergs gamla F2-bilar? Jo, det måste det vara, den var lackerad och dekorerade i "PR for Mens" färger? Men när jag närmade mig så sköts den i snabb takt bort från bandepån. Jag följde efter och bilen knuffades in under en stor tältställning. Jag hade kommit till Lifetime Racing LTD, ett team som sköts av far och son Eagling.

Jag fick en pratstund med fadern Glenn som bekräftade att det var en bil som tillhört "PR for Men".

–Vi har bara ägt bilen i 3–4 månader, så jag vet inte hela dess historia, säger Glenn och fortsätter, jag gillar bilens utseende. Jag har alltid gillat GRD som byggdes i Griston, den del av England där jag bor och är uppvuxen.

När man köpte den fick man reda på

att det fanns tre bilar i det svenska teamet och att det här var den Reine Wisell ofta körde. Glenn fortsätter att berätta vad han vet om bilens historia:

– Det jag fått reda på om bilens historia, när jag köpte den, är när den användes 1973 och bitvis av 1974. Efter det togs växellådan bort och den ställdes i ett museum under flera år. Sedan köptes den i delar av någon som skulle återuppbygga/renovera den, men det blev aldrig gjort. Tio år senare köptes den av någon som nästan byggde den klar. Sedan har vi nu köpt den och gjort den klar. Motorn fungerade inte och det fattades en del delar, och lite annat behövde också åtgärdas. Men nu är den klar och körbar.

Jag får veta att Glenn körde den första tävlingen på Brands Hatch under våren och att bilen fungera-

rat bra och han fick placeringarna fyra och sju i de båda heaten och det var han tämligen nöjd med. Det var första gången de tävlade med bilen. Han berättar att på Silverstone Classic, som hade ett rekordstort F2-fält med 56 bilar, skulle sonen Dan köra. Anledningen till att bilen knuffades undan från depån och tidskvalet var att den läckte olja vid växellådan. Problemen med växellådan löstes och när jag senare såg sonen Dan köra blev jag mäktat imponerad. Det gick fort och såg man på de tio första bilarna i den stora klungan gick det riktigt fort. Sonen var uppe och slogs om 4:e platsen och körde sedan in på en hedrande 6:e och 8:e plats i de olika heaten. Speciellt fort gick det när regnet öste ned. Jag kunde inte låta bli att tänka på Reine Wisell som också var snabb, 46 år tidigare när det var skyfall på Nürburgring.

Vid ett senare tillfälle fick jag möjlighet att fråga Dan om han tyckt om bilens väghållning, var den för mjuk och flexibel i chassit?

– Om jag jämför med March 732, vilken är aningen snabbare för att den är smidigare och lättare. GRD är tyngre och väger 30 kg över klassningsvikten.

Gunar Johansson



Racestripe
Motorsport Magazine

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

 **Readly**

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



Reine Wisell och Ulf Lindberg i samspråk om Pickos F2-Team. Tyvärr gick Ulf bort i december 2019.

Intervju Reine Wisell och Doc Lindberg

PR for Men

Gunar Johansson

Jag träffade Reine Wisell och Ulf ”Doc” Linberg då Mantorp Park firade sitt 50-årsjubileum. Ulf hade med sig den F2:a han äger och som en gång i tiden ingick PR for Men-stallet. Reine Wisell var speciellt inbjuden. Tillsammans fick vi en trevlig pratstund och vi diskuterade framför allt Reines tid och bilarna i F2-stallet ”PR for Men”.

Racestripe: Vad minns du Reine, om den här bilen? Frågar jag Reine som hunnit bli 78 år, även om han har svårt att gå i spiraltrappan som leder upp till depåtaget, så är han skärpt och har glimten i ögat.

Reine: Den var inget bra. Bilen flexade i chassit, men jag har för mig att Sportscars gjorde något åt

det problemet?

Doc: Jo, man satte på dubbla bakåsträvor, svarar Ulf Lindberg, och då blev det betydligt bättre.

Racestripe: Men var den flexibel när den kom ny från GRD?

Reine: Ja, den var inte färdig när vi fick den i början. Det märkliga var att på Nürburgring, där det var blött och då var det ju en fördel att den flexade. Men där bestämde jag att nu skall vi ha Firestone-däck bak och Goodyear fram. Många var tveksamma, men jag stod på mig. Sedan gick jag och vann.

Racestripe: Men då hängde det inte bara på däcken. Chauffören var

duktig och dessutom hittade runt.

Reine: Ja det fick man göra. Nürburgring, den gamla GP-banan, är underbar.

Racestripe: Var det reservbilen du körde då?

Doc: Ja det var det. Det står bland annat i Pickos bok, skriven av Svenneric Eriksson. Reines ordinarie bil 062 var trasig på något sätt.

Ulf ”Doc” Lindberg hade tidigare berättat för mig att ”Buris” (Sven-Erik Burehed) på Sportscar sagt att: ”Det var inte så konstigt att motoren rasade, de hade ju trädgårdsslangar från kylaren till motorn.” Jag passade på att fråga;

hur var det egentligen slangarna till kylningen?

Doc: Jo men det var gubbarna som sa att det var någon kylarslang som var så mjuk att, så att när man drog på så kollaberade slangarna, de drog ihop sig så att kylningen blev för dålig. Det var därför det gick åt så många motorer.

Reine: Ja, det gick åt motorer hela tiden.

Racetrripe: Var teamet underfinansierat?

Reine: Det var väl minst sagt.

Racetrripe: Hade Picko erfarenheten att driva ett F2-team?

Reine: Ja det var kanske lite för mycket för honom, svarar Reine eftertänksamt.

Doc: Picko var ju en mästare på marknadsföring och stallets presentation, däremot var han kanske inte så bevandrad tekniskt. Men han kunde köra bil! Åtminstone innan han kraschade i Sydamerika.

Racetrripe: Man hade tydligen två nosar till bilen?

Doc: Det fanns en nos för hög- och en för låg-fartsbanor. Den som sitter på min bil är en så kallad "chisel-nose" till skillnad från den andra som var en "hajnos". Jag har bägge nosarna, så jag kan byta. Jag fick ju med alla plastbitarna från gubbarna på Sportscars.

Racetrripe: Ulf köpte ju legendariska Sportscars en gång i tiden när verksamheten riskerade att upphöra, så jag frågar: Stod bilen där i garaget någonstans, när du köpte Sportscars?

Doc: Nja, det var bara monocoquen som stod lutad på störtbågen, mot en vägg. Sedan låg plastbitarna på en hylla någonstans. Allting var oljigt så in i helsike.

Racetrripe: Reine vad minns du om teamet "PR for Men"?

Reine: Det var jag och Sten Gunnarsson som var de två ordinarie förarna.

Racetrripe: Var du med vid den stora press-lansering Picko gjorde på Hotell Reisen?

Reine: Ja han hade mycket påhitt, säger Reine och suckar. Jag minns också att när hela teamet var färdigt, lacket och klart för fotografering, då var den gröna och gula färgerna så nära varandra att det blev helt grått på de svartvita bilderna. Picko var ju färgblind, det kanske



Reine Wisell har återförenats med den bil ned vilken han vann EM-tävlingen på Nürburgring 1973. Här ses han i samspråk med bilens ägare Ulf "Doc" Lindberg.



Silverstone Classic hade ett rekordstort F2-fält med 56 bilar men bilen knuffades undan från depån och tidskvalet på grund av att den läkte olja vid växellådan.

du inte vet. Men de blev tvungna att lackera om hela skiten.

Racetrripe: Vilka race körde du 1973?

Reine: Jag körde i stort sett hela den säsongen.

Racetrripe: Var det fel att inte köra med BMW-motorer från början?

Reine: Men det var ju lite misslyckat, när han väl köpte BMW-motorer

så köpte han dem från någon bakgård. Det var ju inte riktiga fabriksmotorer. Vid något tillfälle, bilen gick ju aldrig, så klagade jag och sa att vi måste ha ett annat avgassystem. Då kom han med ett jävla avgassystem tillverkat i Sverige. Inte fa-n gick den bilen på det! Jag hade en egen sponsor, ett spanskt oljebolag. Bilen rullades ut och man applåderade. Sedan gick ju bilen knappt och jag skämdes som en hund. Efter det så var vi inte så

överens med varandra.

Racetrripe: Hur vill du sammanfatta din tid i team "PR for Men"?

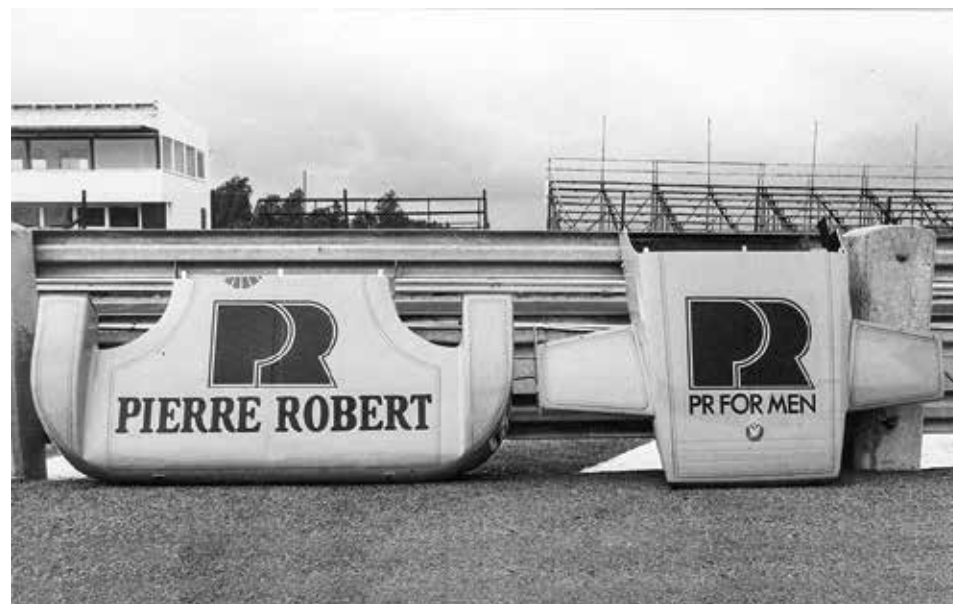
Reine: Det var så underfinansierat. Han ville ju att jag skulle köra ett år till. Då skulle jag få köra gratis tills vi fått ihop budgeten. Det räknade jag ut skulle ta en 5-6 år, så då sa jag upp mig. Sen var det en massa andra förare som hoppade in för att köra, som belade för sig. Jag kommer ihåg att vid något tillfälle fick jag köpa bromsar och stötdämpare själv för att få ordningen på det.

Doc: Pickos team var upp som en sol och ned som en pannkaka.

Reine: Men det är kul att se att bilen finns bevarad, det är så många som försvinner. Både bilar och förare.

Doc: Jag har grejerna som fattas till bilen så att den kan byggas upp komplett. Det har bara kommit så mycket annat i mellan, för att jag skulle göra det.

Gunar Johansson



Två olika typer av nosar användes. Den vänstra med mjula och breda former ger bästa stabilitet i "tät trafik", den högra spetsig är en "högfartsnos" ger mesta aerodynamiska effekt.

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

Renoverade Formel Ford motorer 1600cc
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

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 femtiotalet. 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



Bengt-Åces största projekt är hemsidan 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.

