



RUTFLAGGAN

4

2023

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



God Jul & Gott Nytt Racingår!



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
lgsjobergl@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

Omslagsbild: Förr i tiden körde man racing året runt, även med Formel Vee! Bild från Skellefteå Museum.

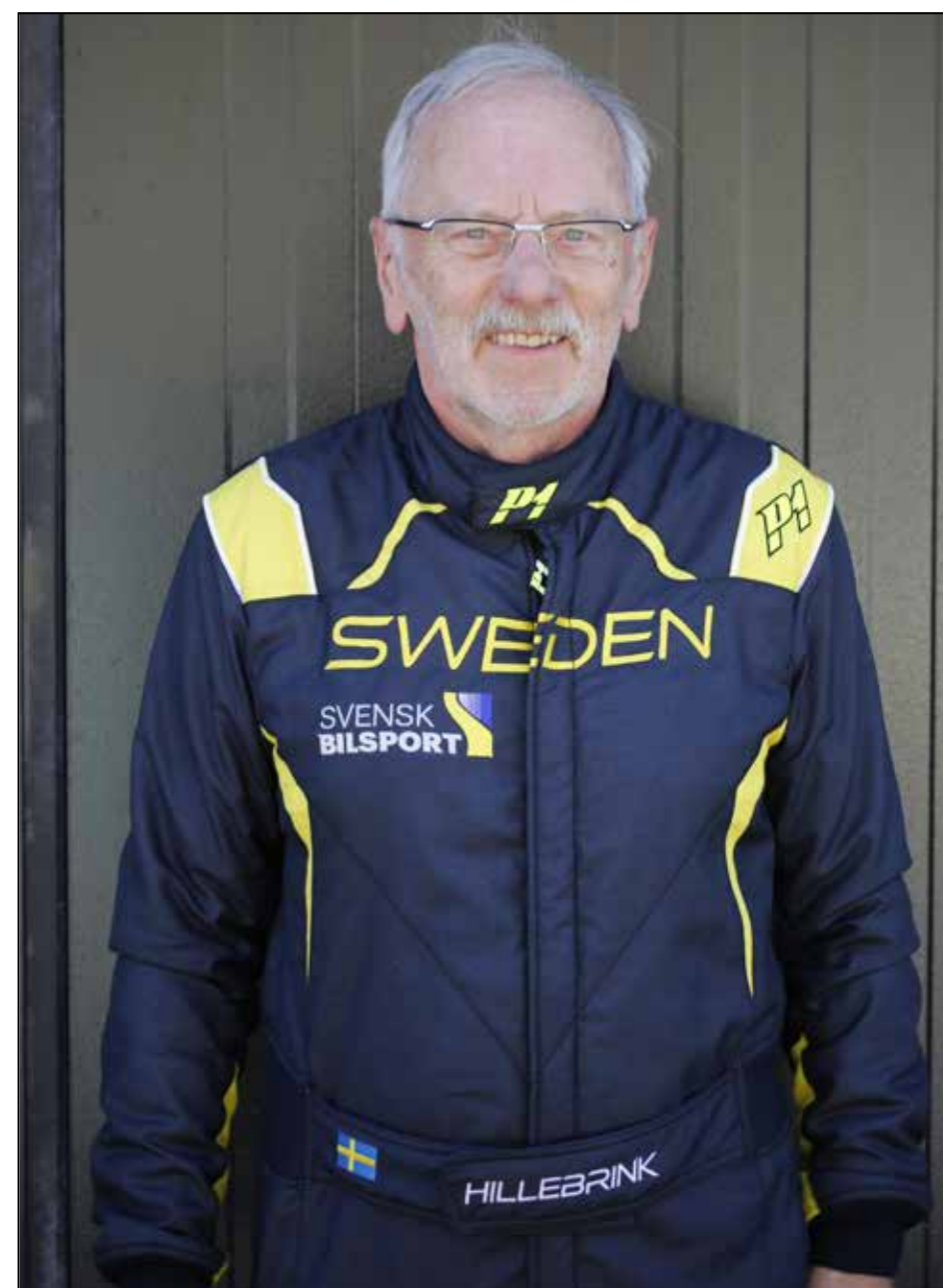
Hej alla vänner av Historisk Racing!

Prisutdelningsfesten i Vimmerby blev lyckad och vi har glädjande nog fått många positiva kommentarer, det tackar vi för. Reportage om detta med bilder hittar du på vår hemsida. Totalt har vi 50 klasser att dela ut pokaler till.

När det gäller den gångna säsongen måste jag upprepa de glädjande siffrorna att vi haft 294 olika förare som tillsammans gjort 1 560 starter. Historisk Racing har ökat med 12 % jämfört med 2022. Det kan vi vara stolta över eftersom andra motorsportgrenar har svårt att komma upp i den ökningen.

Nu blev det plötsligt vinter också. Snö i hela landet är ju inte helt vanligt så här tidigt. Men vem vet, kanske har det smält bort till jul. Fram till dess kan vi ju växla mellan mekandet och snöskottningen. Så någonstans en artikel om någon som byggt en snöslunga med turbomatad V8. Skulle räcka för att kasta tillbaka snön dit den kom ifrån! Jag kommer nog att hålla mig till mina betydligt tamare maskiner. Kanske att jag till och med tittar in i växellådan under vintern? För min del går första tävlingen på Hockenheim 3-5 maj, men just nu vaggas man in i tron att det är jättegott om tid till dess. Sanningen är att man plötsligt har väldigt brått att bli klar i tid. Kinnekulle har en testdag i slutet av april som det kan vara lämpligt att sikta in sig på.

Racesam lyssnade på vår begäran om oförändrade startavgifter nästa år. Vi kommer att köra på samma banor 2024 och kalendern ser ni på vår hemsida. Anderstorp, som körs 23-25 augusti, ger plats för att åka till Finland och tävla på Ahvenisto, Hämeenlinna, helgen innan.



RHK's ordförande Hans Hillebrink.

Kan verkligen rekommenderas.

Nu är vi inne i en intensiv period av planering och summering. Siffror ska bli bokslut för 2023 och budget för 2024. Avtal ska finslipas och to-do-listan för Velodromloppet är lång. Årsmötet blir som vanligt i Jönköping och datumet

är satt till lördagen den 23 mars 2024.

Därmed önskar jag er alla en god jul och ett racande gott nytt år.

Hans Hillebrink

Ordförande

Årsfesten i Vimmerby

Sammanfattning av säsongen 2023 i siffror:

Bengt-Åce Gustavsson



RHKs ordförande Hans Hillebrink hälsade alla välkomna till årsfesten.

RHKs årsfest hölls i år på Åbro bryggeri i Vimmerby. Vi inledde dagen med rundvandring på bryggeriet. Festen hölls i restaurangdelen, en lokal som förr innehöll ett mikrobryggeri. Drygt hundra deltagare deltog och många pokaler delades ut.

På söndagen hölls informationsträffen där vi summerade årets säsong och blickade fram emot säsongen 2024.

Sammanfattning av säsongen 2023 i siffror:

Det tävlades i 19 olika klasser i Formel med 121 deltagare totalt varav

25 i Formel Vee B.

Det tävlades i 18 olika klasser i Standard med 120 deltagare totalt varav 25 i CT6 (1000cc Cupen)

Det tävlades i 13 olika klasser i GT-Sportvagn med 53 deltagare totalt varav 11 i GTS12.

Summa 50 klasser

294 förare deltog under året varav 223 var medlemmar i RHK.

Antal starter totalt var 1560 st och det är en ökning med 12 % från året innan!



Pristagare i 1966-1971 fr v: Conny Abrahamsson, Claudio Menchini, Anders Jensen, Bo Warmenius, Jan Lindqvist, Bjarne Nygren, Lennart Nilsson och Kjell Gustavsson. (Ber om ursäkt för dålig skärpa i mörkret...)



Årets Riksmästare i Historis Racing, fr v: Formel - Nicklas Nilsson, Standard - Bo Warmenius och GT - Hans Eklund.



RHKs ordförande Hans Hillebrink och festkommittén Michaela Månlycke, Åsa Hytttäns och Anne-Lie Nilsson.



Pristagare i RHKs tjejcup fr v: Karolina Qvist (Suzanne), Anna Lund, Helena Häger och Michaela Månlycke.



Pristagare Formel Äldre fr v: Lars-Göran Sjöberg, Hans Hillebrink, Magnus Neergaard och Håkan Håkansson.



Pristagare i Formel Ford fr v: Peter Carlsson, Björn Otterberg, Anders Öberg, Henry Sandblom, Nicklas Nilsson, Bo Johborg, Michaela Månlycke, Håkan Bengtsson och Johan Lindström.



Pristagare i Standard Äldre fr v: Jan Christians, Jonas E Pölda, Bengt Qvist och Claudio Menchini.



Pristagare i Formel Vee, fr v: Mats Andersson, Fredrik Häger, Rasmus Bencsik, Thomas Lundström, Magnus Rugsveen, Hans Hillebrink, Bo Paulson, Christer Oliv, Jan Lindqvist, Johan Lund och Pontus Bencsik.



Pristagare i GT fr v: Emil Larsson, Elmon Larsson, Anders Ek, Bengt-Åke Bengtsson och Magnus Rugsveen.



Pristagare 1966-1990 fr v: Fredrik S Hermelin, Hans Eklund, Benny Augustsson, Jonas Bengtsson och Jonas Kullgren.



Pristagare i Formula Slicks fr v: Torgny Johansson, Peter "Lill-Orsa" Bohlin, Tomas Otterberg, Thomas Rådmyr, Jan Fredriksson och Tomas Andersson.



Nicklas Nilsson blev årets RHK-mästare.

Kalendern för 2024:

25-26 maj
Kinnekulle Ring

14-16 juni
Velodromloppet Historisk GP, Gelleråsen Arena

5-7 juli
Svenskt Sportvagnsmeeting Ring Knutstorp

23-25 augusti
Anderstorp

13-15 september
Falkenberg Classic

Testhelg på Kinnekulle innan säsongen samt för Formel Vee på Sviesta.

RHK's årsmöte hålls i Jönköping den 23:e mars 2024.

Tack för i år :-)

Medlemsavgift 2024

Tänk på att det är dags att betala medlemsavgiften för 2024. Priset är oförändrat 500 kr som ni sätter in på klubbens plusgirokonto nr: 49377-5 senast sista januari.

Våra utländska medlemmar använder dessa bankuppgifter:
IBAN: SE23 9500 0099 6034 0049 3775 och BIC/SWIFT: NDEASESS.

Är ni ny medlem i klubben måste ni dessutom betala 100 kr i registrering-savgift och maila era uppgifter till kassören : kassor@rhkswe.org
Välkommen i klubben!



Det anordnades en motormässa i Nöjesfabriken i Karlstad. RHK & SPVM delade på en monter och representerades av Max Lindblom och Claudio Menchini.

Upprop mot ELV!

EUs ELV-förordning hotar fordonshobbyn – var med och skapa opinion!

Motorhistoriska Riksförbundet har mottagit Regeringskansliets remiss om EU-kommissionens förslag att ändra det nuvarande ELV-direktivet, som är en rekommendation, till en förordning som blir tvingande och ska gälla för alla fordon inom EU.

Förslaget, som det nu är utformat, innebär stora negativa och långtgående konsekvenser för bevarandet och ägandet av alla fordon.

Förslaget till förordning berör köp, försäljning, rätten till ägande av fordon, delar och komponenter, reparation, renovering, restaurering, konservering och ändring. Det innefattar även vad som ska utgöra "avfall" och vem som bestämmer detta samt straff för den som bryter mot reglerna.

Hotet är påtagligt. Och det är bråttom då processen redan är i gång!

Kurt Sjöberg förbundsordförande MHRF

Jan Tägt sakkunnig inom fordon och regelverk MHRF

Skapa opinion kring ELV!

Var med och skapa opinion kring ELV! Sprid ordet i dina informationskanaler och protestera mot förslaget genom att kontakta:

- Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari och statssekreterare Daniel Westlén
kn.registrator@regeringskansliet.se
- Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsson och statssekreterare Johan Davidson
li.registrator@regeringskansliet.se
- EU-nämndens kanslichef, Johanna Möllerberg Nordfors
johanna.mollerberg.nordfors@riksdagen.se
- Naturvårdsverket
registrator@naturvardsverket.se
- Framför din åsikt till EU
(End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules)
ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633

LÄS MER PÅ: mhrf.se/ELV där du även hittar detta flygblad för spridning samt alla länkar!



RHK- en kulturgärning!

En historisk tillbakablick

Av Mona Branting

- Det kulturella inslaget i verksamheten är högt stående, och man ska inte bara se till tävlandet, säger Ian Nilsson, en av initiativtagarna till klubben. Redan från början fanns en tanke att vårda historiska bilar.

Över en kall Biburger-öl, eller möjligen två, på Restaurang Zur Burg i den lilla orten Nürburg med den stora motorbanan Nürburgring, satt ett gäng svenska bilentusiaster och funderade. Det var sommar 1975 och de var nerresta till Västtyskland för att uppleva Oldtimer-Grand-Prix. Tyskar, och engelsmän, var tidigt ute med att tävla med alla möjliga racerbilar,

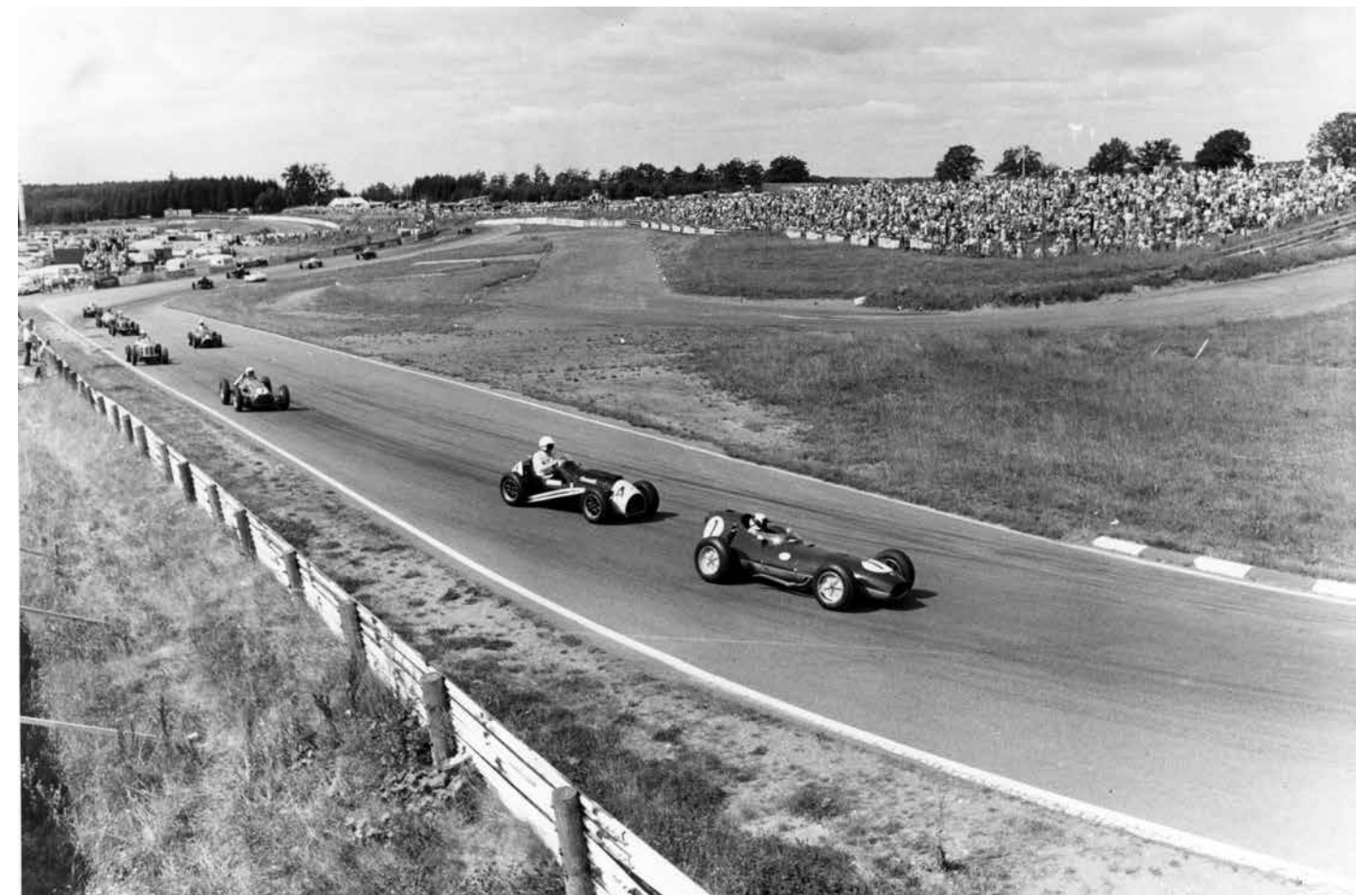
inte bara historiska, och nu tyckte svenskarna att det här skulle väl vara trevligt att ha i Sverige också.

- I början var alla entusiaster som ville skapa en demokratiskt uppbyggd klubb; en som verkade för gruppen och organisationen, instämmer Lasse Widenborg, en av de ursprungliga entusiasterna. Det fanns givetvis, då som nu, de som vi kallar för "Racers", vilka enbart ser till sin egen racing och bara är intresserade av att vinna, fortsätter han.

Planer smiddes och klubb-kunniga på AHK – Automobilhistoriska Klubben – var behjälpliga med hur en klubb skulle sättas upp. RHK

började ta form. Det var då fortfarande ovanligt med rent historisk racing och ute i Europa fanns det enbart några få klubbar.

Så kom då äntligen den vackra vårdagen, den 24 april 1978, när de glada entusiasterna blev styrelsemedlemmar i den nybildade Rachehistoriska Klubben. Det skedde inne på AHKs nyöppnade lokaler i Stockholm. Ianne Nilsson blev ordförande och fick medlemsnummer 1, Bengt Dieden tog kassörsuppgiften och nr 2, Jan Björkman nr 3. Övriga i klungan var Kennet André, Peter Blegvad, Rickard Cederlund, Gunnar Elmgren, Ingemar Engström, Ola Gabrielsson,



Ett av de första historiska racen som kördes på Ring Knutstorp 1981. Bruce H Halford i ledning med sin Lotus 16 före Roddy Macpherson i en Cooper och Paul Grist i en Talbot Lago. Foto: Bilsportarvet



Start för historisk racing på Kinnekulle Ring 1982. Foto: Mia Dieden

Sven Hernström, Björn Erik Lind, Staffan Lindberg, och givetvis Lasse Widenborg med nr 5.

I början var det ett 20-tal medlemmar som träffades, ibland satt de på golvet hemma hos Widenborg och diskuterade hur de skulle gå vidare. Till en början fick RHKs medlemmar vara med på tävlingar anordnade av sportvagnsklubbar, som SSK, SVKG och MGCC. Det var till exempel ett sportvagnsmeeting på Knuts-
torp i juli 1978 där gamla sportvagnar fick ett eget heat. Falkenbergs motorbana ville ha publikdragande evenemang och bjöd in utländska klubbar. RHK presenterade sig och fick även vara med där. 1982 kördes där ett heat med historiska bilar i Klass H.

Den första bana som RHK själva hyrde för att arrangera tävling var Sviestad dvs Linköpings Motorstadion. Tjugotalet medlemmar fick susa runt banan. Det gav mersmak och klubben växte. I början av 1980-talet kontaktade klubben

Svenska Bilsportförbundet. På SBF blev de först lite överraskade och förstod till en början inte att historisk racing skulle vara en egen sportgren.

RHK fick bra kontakt med FIA – Fédération Internationale de l'Automobile – som redan var igång med historisk racing sedan början av 1970-talet. FIA grundades 1904 och har fortsatt att erbjuda ett re-

gelverk som gäller internationellt. I USA används oftast ett annat regelverk, och enbart några tävlingar körs sanktionerade av FIA.

- Man vill undvika ”nationella böjelser”, som Lasse Widenborg uttrycker det, och hålla sig till internationellt accepterad standard, fortsätter han, annars kan det bli väldigt invecklat och svårt att ha ett regelverk som fungerar för alla.



Historiska sportvagnar på Västkostloppet tidigt 80-tal. Foto: Bilsportarvet



Ingemar Engström körde denna Aston Martin DB2 i historisk racing 1979. Foto: Sven-Erik Tysk



Svante Rosén körde denna Bentley 1980. Foto: Sven-Erik Tysk



Historiska bilar i Norrköpings GP 1986. Foto: Bilsportarvet

Lasse kom med i klubben tidigt. Han tävlade en hel del, vilket var den vanligaste ingången till medlemskap. Sedemera är Lasse mångårig tekniker, domare och teknik-sakkunnig på RHKs tävlingar.

De årtal som räknas för historiska bilar har ändrats vartefter åren har gått. De som var splittrarna 1978, då RHK såg dagens ljus, är historiska idag. Vad som räknas som historiskt i Sverige har RHK angivit i enlighet med internationell standard. En informell rundfrågning ger vid handen att meningarna går starkt isär om gränsen för vad som räknas som historiskt ska fortsätta att flyttas fram eller inte. Bara för att ett fordon blir besiktnings- och skattebefriat innebär inte att det räknas som historiskt, enligt vissa. I skrivande stund inkluderas bilar tillverkade fram till 1990 i RHKs historisk racing.

FIA har nu sanktionerat nybyggda kopior av de som räknas till historiska bilar. Officiellt ska fordonen tillverkas enligt de gamla specifikationerna, men enligt viss expertis blir de nybyggda ändå inte exakta kopior eftersom tekniken har utvecklats. Det svetsas inte på samma sätt, limmen är annorlunda osv.

Tanken bakom att tillåta kopior kan vara att det till slut inte finns några original kvar, och då finns åtminstone de ny-gamla bilarna att visa upp för kommande generationer. Liksom var gränsen sätts för vad som räknas som historiskt, går åsikterna isär om moderna kopior är en strålande idé eller ett otyg.

RHK körde ett stadslopp under namnet Norrköpings Grand Prix under tre år, i slutet 80-talet. Ulf Boman var en dåtida bilentusiast, mestadels för Ferrari, eftersom han hade en Ferrari-serviceverkstad i Varberg. Han kallades kamratligt för Barbarossa på det röda skä-



Lasse Widenborg med Ronnie Petersonstatyn som han fick av RHK 2008 för sina gärningar i klubben. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

get och var i alla avseenden en stor profil. Uffe tävlade mest utomlands och lärde känna en del utländska förare som bjöds in att tävla i Sverige. Deltog gjorde bl a David Piper, David Franklin och Stirling Moss. Bernt Lundström var en av initiativtagarna och fick med sig SSK som arrangör, och som också hade gott om funktionärer.

Under 45-årsjubileet, 2023, kan vi konstatera att RHK numera arrangerar Velodromloppet och kör tävlingar i fyra andra arrangemang årligen, samt har växt till drygt 400 medlemmar.

En maximal Saabupplevelse

Mitt enda framträdande på bana i RHK

Bengt-Åce Gustavsson

Jag har faktiskt kört en tävling i RHK, men det var länge sedan. För i tiden avrundade man alltid säsongen i RHK med ett entimmeslopp (sista gången man körde långlopp i RHK var 2005). Loppet nedan kördes 2003 och det var samma helg som Niklas Enander körde sin första tävling med sin SAAB 92. Den var vid det tillfället helt outvecklad och hade säkert inte mer än 30 hästkrafter. Det har hänt mycket med den bilen sedan dess... Helgen var en milstolpe för 1000cc Cupen som körde i ett eget heat för första gången, men det är en annan historia...



Starten av entimmisaracet på Mantorp 2003 med #89 Lars Esselius och Bo A Bergström i pole.

När RHK körde sina finaler på Mantorp Park 2003 avrundades racehelgen med ett entimmeslopp för standard- och GT-bilar från 1965 och äldre. Jag fick chansen att ratta

den äldsta bilen i fältet, en SAAB 92 från 1953. Jag stod och pratade med Niklas Enander som äger SAABen.



Niklas Enander och Bengt-Åce Gustavsson innan starten av entimmisaracet.



Niklas Enander vräker sig fram på banan.



Bengt-Åke Gustavsson står redo för förarbytet.



Niklas Enander kommer in och hoppar ur bilen.



Bengt-Åke Gustavsson tar plats för att ge sig ut på andra halvan av loppet.



Bengt-Åke Gustavsson är nöjd efter att ha tagit bilen i mål utan en skråma.

Jag hade aldrig pratat med honom tidigare vad jag minns, men troligen kände han till mig (alla känner apan!). När jag sa att det skulle vara kul att köra, tvekade han inte en sekund utan erbjöd mig en styrning på fläcken. Lite överrumplad blev jag naturligtvis, men en sådan chans vill man ju inte missa. Det gällde bara för mig att hitta en 100-kilos förare som inte skulle köra mer i helgen, så att jag kunde låna en overall. Jag fick snart tipset att "Fjugesta-Fangio", dvs Lars-Åke Nilsson inte skulle köra mera, varför jag frågade honom. Det var inga problem, jag fick en hel trunk med grejer.

Normalt brukar jag vara nervös innan jag skall ut och köra, men nu fanns det inte tid till det. Jag hann precis få på mig overallen innan det var dags för start. Jag skulle ju fotografera också. Niklas körde första halvan och jag skulle vinka in honom efter en halvtimme. Jag hade inte kört bilen en meter innan, så jag hade ingen aning om hur den skulle bete sig. Niklas kom in och jag satte mig i bilen. Det var en originalstol utan nackstöd, men med fyrpunktsbälte. Ratten var av Nascarmodell, dvs mycket stor! Jag kastade mig ut i trafiken och kände mig för ett par varv. Min egen målsättning var inte att slå varvrekord, utan att undvika att bli överkörd och ändå ha roligt på samma gång.

Första vänstern efter start och mål vågade jag inte ta i maxfart, även om jag tror att det skulle vara möjligt. En snabb inbromsning och sedan möta överstyrningen med gasen. Kort raka, snabb inbromsning i med tvåan och acceleration genom Pariskurvan. Den kurvan är ju helt knäpp! Jag hatar den kurvan, den stämmer liksom inte. Man fick bra stöd mot dörren i kurvan.

I med trean och fullt ös ned mot chikanen. Kort hård inbromsning, i med tvåan igen och snabbt höger genom chikanen och balansera bilen precis på curbsen. Ut på dragracingrakan och i med trean. Sedan



Eftersnack mellan Niklas Enander och Bengt-Åke Gustavsson. Peter Bäckström står och tjuvlyssnar.

kunde man ta sig en titt på omgivningen, peta näsan eller läsa av alla instrument. En stund senare såg man några skyltar på vänster sida. I backspegeln var det full rörelse och några större bilar kom dundrande förbi. Det skakade till ordentligt i SAABen när man blev passerad av en Mustang i 200 knyck! Sen inbromsning, mycket sen, jag garanterar att ingen bromsade senare än oss, men det är klart, vi kom ju bara upp i 95 km/h!

Mjölbysvängen var besvärlig. Gick man ned på tvåan ylade det bara till och det var dags att växla med en gång, men om man stannade kvar på trean gick det tungt. Det är en ordentlig uppförbacke för en gammal SAAB... Efter några varv insåg jag att trean nog var bäst. Det gällde bara att behålla så pass mycket fart att man inte kom under 3 000 varv. När man väl kom över krönet fick man lön för mödan. En fullfartsvänster som man lätt kunde ta på fullgas! Det var den klart roligaste kurvan med Saaben. Hård inbromsning in i F2-kurvan, (som också är mycket konstigt byggd!). I med tvåan, styra emot överstyrningen, ta spjörn mot curbsen och sedan växlade det till understyrning. Det skulle behövas en diffbroms för att få ned alla ystra hästar i backen!

Full acceleration, i med trean en kort stund, inbromsning, överstyrning i med tvåan och in i depåkurvan, full gas och i med trean igen. En snabb koll mot depåracket och där stod en stor skylt: GASA!!! Vad då, jag har ju full gas?!? Men det är klart, har man en varvtid på 2.26 kanske de undrar i depån om man har tagit fikarast längs banan, men störst är inte alltid starkast.

Manfallet blev stort och av 23 startande kom jag och Niklas på 14:e plats! Visserligen sist i mål och tio varv efter segraren, men i alla fall. Näst bästa SAAB blev vi också. Det enda som sved lite var att vi fick stryk av "köttbullen" med futtiga 17 sekunder efter en timmes race. Köttbullen är naturligtvis Peter Kumlins Austin A40 som han körde i par med RHK's ordförande Bruno Rösler. Victor Israelsson & Tomas Gustavsson vann på 34 varv. Två kom Anders Ek och trea Hans Söderholm & Håkan Lindevret.

Tack alla SAABvänner!

Bengt-Åke Gustavsson
www.racefoto.se

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



Även inför 2024 års säsong gör RHK ett centralt inköp av Dunlop R-däck (pre-66) för alla som är intresserade. Vi har från HP Tyres fått ett förmånligt pris, liksom tidigare år, men numera får vi -15% på listpriserna och dessutom ett förmånligt fraktpris då allt samfraktas. De låter oss dessutom handla nästa års däck för 2023 års prislista.

Detta administreras av Per Skårner (0727-412476, perskarner@hotmail.com), så är ni intresserade kontakta honom så noterar han ert intresse, och under januari månad ska en preliminär order skickas till HP Tyres, som därefter återkommer med exakta priser. Ni kan därefter bestämma om ni vill korrigera er preliminära order. I dagsläget ligger det ca 90 däck på denna lista, men vi behöver komma upp i det dubbla för att behålla våra förmånliga priser framöver.

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.

