



RUTFLAGGAN

1

2024

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



Tjejtema på årets Elmia



Årsmötesnytt

== sid 4-5 ==

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 Ledamot Helena Häger 0705-355606
helena.hager@hotmail.se
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@outlook.com
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 2024 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: RHK fanns representerade på Bilsportmässan i Jönköping med Benny Augustsson, Thomas Otterberg, Michaela Månlycke och Anna Lund. Foto: B-Å Gustavsson

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Äntligen har då våren kommit. Sista snön kändes lite onödig, men det sägs hjälpa till att skynda på våren. Årsmötet i Jönköping är avklarat och jag blev omvald att leda RHK ytterligare ett år. Det för troendet tackar jag för och hoppas kunna leva upp till. Samtidigt som vi avtackade Michael Sundin, som valt att avgå, hälsade vi Helena Häger välkommen som ny styrelseledamot. Det drar ner vår snittålder.

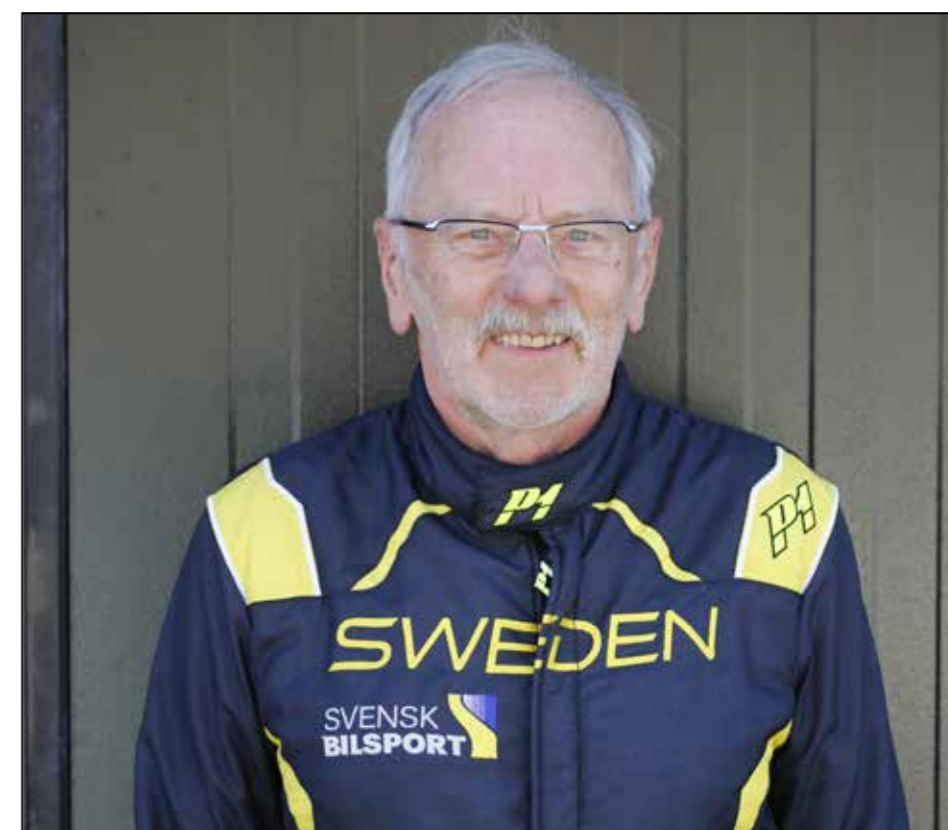
På tal om ålder så gick motionen om en ungdomsgrupp igenom på årsmötet. Med ungdom i det här sammanhanget menas de som är 35 år eller yngre. Jag funderar på att föreslå en seniorgrupp för oss som fyllt 80?

Som vanligt så här års går mycket av styrelsens tid åt för planering av den kommande säsongen. Vi kommer ju att köra på samma banor som i fjol. Det innebär att vi börjar på Kinnekulle Ring den sista helgen i maj. Förra året hade vi 122 bilar där. SSK arrangerar också en testhelg 13 april för de som vill se att grejerna fungerar på "Ringen". Så se till att vara klara i tid och ta vara på testmöjligheten.

Själv har jag bytt ventiler och kamaxel i Lotusens Cosworth motor. Jag provstartade motorn precis före påsk och det lät i alla fall utmärkt. Det ska bli spännande att se hur det påverkar körbarheten.

Som vi berättade på årsmötet, och även skrivit på hemsidan, är det en del nyheter som kostar i år. Min hjälm har märkningen 8856-2010, vilket innebär att det blir till att investera i en ny. Kravet på FIA-bakljus hade jag redan fyllt och det är ju en rimlig kostnad runt en femhundring.

Vår tävling, Velodromloppet Historic GP, som vi arrangerar på Gelleråsen, är det största projektet vi har. Vi kommer även i år att dela



RHK's ordförande Hans Hillebrink.

ut en T-shirt till alla deltagare med årets logotype på framsidan. Det kommer att finnas ett mindre antal till försäljning också. Peter Sundfeldts orkester kommer att gå runt i depån och spela. Det blir massor av finbilar och som vanligt kommer de historiska TT-motorcyklarna och visar upp sig på banan under lunchen. Självklart bjuder vi på korv på fredag kväll och på lördag kväll har vi middag med utdelning av vandringspriser i vanlig ordning.

Första helgen i maj blir det formel junior premiär för mig och Lars-Göran Sjöberg på Hockenheim. Jag med min Lotus 20 och Lars-Göran med sin Cooper T59. Midsommarhelgen ska vi till Zandvoort och då hoppas vi få sällskap av Jan Cristians som köpt Fredrik Bolanders Elva 100 med BMC motor.

Tävlingen på Anderstorp har vi också varit involverade i. Det var ju

en del i organisationen som haltade i fjol. Nu har man bytt styrelse och ändrat i organisationen. Det känns trygghet att erfaret folk kommer tillbaka i tävlingsledning och organisationen. Som det ser ut just nu blir det inga andra klasser än RHK's. Det innebär att vi sannolikt får gott om tid på banan. Nästa år kanske det blir en annan bana så passa på att vara med där i år.

Helgen före Anderstorp är det tävling på Ahvenisto i Finland. I år är jag verkligen sugen att åka dit. Banans berg-och-dal form är en häftig upplevelse som jag unnar fler att prova på. Dessutom blir vi alltid väl omhändertagna. Man brukar till och med ha en svensktalande kontaktperson åt oss.

Hans Hillebrink

Ordförande

RHK – Årsmöte

För tredje året i rad kom det 22 medlemmar till mötet.

Bengt-Åce Gustavsson

RHK höll sitt årsmöte på First Hotel i Jönköping, som traditionen bjuder.

Själva årsmötet var snart avslutat, med sedvanliga formalia. Den enda förändringen i styrelsen var att Michael Sundin valde att avgå som ledamot och han ersattes av Helena Häger. Helena har en lång och gedigen bakgrund inom racing. Hon började med kart och körde sedan Volvo S40 & S60 Challenge. Efter det blev det Radical, men så kom ett uppehåll med familj, men nu har hon gjort comeback i Formel Vee-klassen tillsammans med sin man.

Styrelsen 2024 ser därmed ut som följer:

Ordförande – Hans Hillebrink

Sekreterare – Jan Christians

Kassör – Anders Ek

Ledamot – Lars Weigl

Ledamot – Johan Lund

Ledamot – Michaela Månlycke

Ledamot – Helena Häger

Revisor – Åke Hansson

Revisor – Lars Ohlsson

Revisorssuppleant – Anders Jensen

Valberedningen – Magnus Rugsveen, Thomas Otterberg, Claudio Menchini

Två motioner hade inkommit till årsmötet. Den första gällde att man i Standard och GT-klasserna ville göra om tävlingsupplägget från två träningar, ett kval och två heat till en träning, ett kval och tre heat, precis som man gör i Danmark. Mötet avtog detta förslag med hänvis-



Helena Häger är ny i RHK-styrelsen 2024.



Michael Sundin avtackades för sin tid i RHK-styrelsen.

RHKs ordförande Hans Hillebrink hälsade alla välkomna till årsmötet.

ning till att det skulle bli krångligt med poängberäkningen samt att det ställer krav på organisationen som medför mer arbete och mer kostnader.

Den andra motionen gällde att man ville starta en ungdomskommitté för alla förare under 35 år. Mötet tillstyrkte detta förslag och en representant från kommittén är välkommen att delta i RHKs styrelsemöten, när de har något att dis-

kutera.

RHK driver – mycket framgångsrikt – sin egen racingserie och är den racingserien i Sverige som ökar mest i antal deltagare! 293 förare deltog under 2023, varav 234 var medlemmar i RHK. Velodromloppet är RHKs egen tävling, men den gick för första gången med förlust 2023. Ökade kostnader och minskat publikunderlag var orsaken, kanske på grund av det speciella



Deltagarna vid årsmötet.

tionellt är det krav på HNS.

En nyhet i år är att samtliga historiska bilar måste ha ett FIA-godkänt dimbakljus. Åke manade också till att man tar en ordentlig titt i Appendix-K-reglementet som innehåller en hel del nyheter.

Alla licenser är numera nationella, vilket gör det mycket enklare för alla. Alla kommer därmed att få poäng i RM och man har rätt att tävla utomlands. För att få poäng i RHK-cupen krävs givetvis att man är medlem i RHK. SBF-dekaler måste sitta på bilen. Tänk på att vi kör efter Fair Race, dvs ingen kontakt mellan bilarna på banan. Om det skulle uppstå kontakt måste båda förarna uppsöka tävlingsledningen direkt efter körningen. Det är också viktigt att inte lägga ut negativ eller kränkande text i sociala medier. Tänk på att lämna in mekanikerlicensanmälan så att alla i teamet är försäkrade under helgerna.

Närmast på programmet är ELMIA-mässan i Jönköping under påskhelgen. RHK har som vanligt en egen monter. I år kör man ett tjejtäma. Bilarna som kommer att ställas ut är Sissela Lidebjers Koja, Anna Lunds Formel Vee, Michaela Månlyckes Formel Ford samt katten bland hermelinerna som är Josef Viktorssons Opel.

Formel Vee anordnar sin egen festivalhelg på Sviesta där man både kan testköra och ta licens den 19-21 april. SSK anordnar sin traditionella testhelg på Kinnekulle Ring den 13:e april, där man också kan ta licens. Det finns ytterligare testtillfällen på fler banor (se kalender här: <https://www.sbf.se/sportgrenar/racing/utbildningar>). Anmälan är öppen så det går bra att börja anmäla sig till årets tävlingar.

Klubbtidningen Rutflaggan kommer även i år att ges ut med fyra nummer. En nyhet är att nu kan man hitta alla Rutflaggor i digital form på hemsidan. Tidningen kommer även i fortsättningen att tryckas i pappersform. På grund



Nicklas Nilsson vann RM i Historisk Racing i Formelklassen före Johan Lund och Henry Sandblom.



Hans Eklund tog RM-Guld i Historisk Racing GT/Sportvagn före Elmon Larsson och Anders Arildsson.



Bo Warmenius tog RM-Guld i Historisk Racing Standard.

av ökade kostnader med tävlingar och tidningen Rutflaggan kommer RHK att höja medlemsavgiften till 2025 till 600 kr. (Den senaste höjningen var 1992, så det kanske är på tiden...)

Magnus Rugsveen efterlyste bilar som kan ställas ut på Sofiero Clasic.

Bengt-Åce Gustavsson



Tommy Brorsson avliden

Tommy Brorsson har gått bort. Tommy har under längre tid kämpat med sjukdom som till slut vann kampen över denne kämpe.

Tommy gjorde sig känd som en snabb förare i formelbilar. Han blev både svensk, nordisk och europeisk mästare i Formel Vee 1972, varpå bilen såldes till Keke Rosberg som gjorde om bedriften året efter!

Efter några år ute i Europa i Super Vee tog Tommy time out från racingen några år, men sedan kom han igen lika starkt inom historisk racing där han körde framgångsrikt både i Sverige och i EM där han tog ytterligare fyra titlar. Tommys varumärke har varit Lotus över den större delen av hans karriär. Tommy tävlade flitigt ute i Europa där Tommy

alltid setts som en av de bästa i de klasser han deltagit. Nu har Tommy gått i depå för gott och saken efter denne gudabegåvade förare kommer att bli stor.

Våra tankar går till Tommys familj och till hans två döttrar.

Vila i frid bästa vän och vi vet att en hel motorsportnation aldrig kommer att glömma dig.

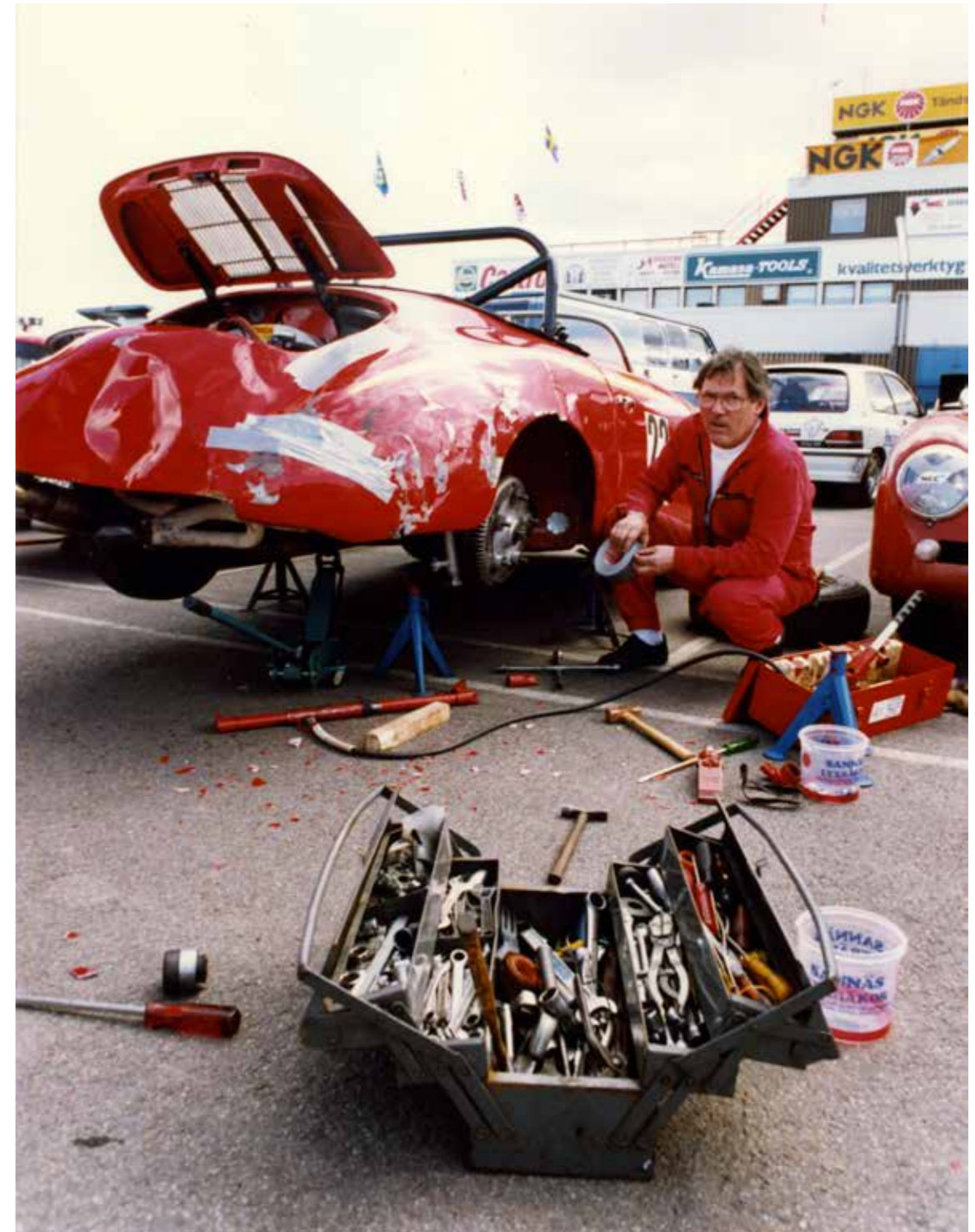


Walter Rosenlechner avliden

RHK-medlemmen Walter Rosenlechner har lämnat oss. Walter var en trevlig man och en mycket god kamrat som alltid var glad och hjälpsam. Det var Porsche som gällde för den gode

Walter och med en 356:a Super GT skapade han alltid en rolig stämning, inte minst på Ringen där han joddlade så att hela gänget blev utkastade av krögaren. Walter har lämnat så

mycket kul efter sig och kommer att bli hågkommen för lång tid. Walter tävlade i historisk racing mellan 1982-1996.



Per Hågeman

Porträtt av en riktig klassiker

Av Mona Branting



Per Hågeman med lagerkrans efter seger i Velodromloppet.

Han har varit en institution inom RHK i många år. Det började med att titta på racing och som på ett bananskal halkade han in till att bli mångårig redaktör för Rutflaggan.

Per Hågeman har alltid tyckt om att åka fort. Först blev det motocross.

-Sen skaffade jag bil, och har man bil måste man ju tävla, konstaterar han. Initialt blev det rally. - Där var det inte så omständligt att få licens, berättar Hågeman, det var bara att anmäla sig och betala. Han körde några rallytävlingar här hemma och någon tävling i Finland och Danmark.

Men redan på 60-talet lockade banracing. -Jag åkte och kollade på racing på Karlskoga och Roskilde Ring, berättar han, och senare på Knutstorp.

Men för att få racinglicens skulle man gå kurs. Visserligen var det en bra idé att umgås med sina blivande konkurrenter men rally var enklare, tyckte han då. Sedan var det någon som behövde en kartläsare och Hågeman ställde upp. Det blev många tävlingar i högerstolen. Och även i

rallysvängen finns det kurser - han gick en för att lära sig hur man läser noter.

Som kartläsare tävlade Hågeman mest utomlands. Han var med i EM-serier med flera olika förare.

- Det var roligt och jag har genom åren fått många kontakter med andra intresserade. Men chaffisarna slutade vartefter, så till slut var det ingen kvar att åka med.

Hågeman säger sig inte vara främmande för att åka mer rally, men de flesta som han var kartläsare åt har slutat köra. Hasse Sellberg, som han åkt mycket med, i en Volvo PV 544 Sport, är nu 86 år. De tävlade bland annat i England, Italien och Frankrike. Han åkte även mycket med Magnus Wigren, huvudsakligen i Porsche 911 från 1965.

För tre år sedan slutade han med rallytävlandet. Men det är fortfarande roligt att köra fort! Den första racingtävlingen Hågeman ställde upp i var 1968, och då kom han 1:a i Grand Prix på Jyllands-Ringen i en DKW Junior; samma bil som han fortfarande har kvar.



Per Hågeman har varit sin DKW trogen i 60 år!

Stort stall för många hästar

Hågeman åkte ner till Tyskland och handlade andra gjutna motorblock än de som fanns tillgängliga i Sverige. De hade tre överströmningskanaler; det var två vanliga plus en baktill. De vanliga hade bara två stycken kanaler. Ibland gick bilen sönder då det "nöp i någon kolv" och till skillnad från undertecknad vet Rutflaggans läsare helt säkert vad detta betyder. Han fick bilen bromsad och fick ut 84 hästar, mot normala 30 - 32. Nu kör han historiskt upp till 1961, så han har filat ner till ca 50 hästar.

Favoritbilen har alltid varit DKW, i stället för SAAB som många andra åkte då han började. Han har även "en del" samlarbilar. T ex en Cooper F3 500 Midget med motorcykelmotor.

En Lancia Flaminia Touring Cabriolet är en trevlig sommarbil, tycker Hågeman.

En DKW 1000 S, med sin klassiska bulliga form är besiktad för all framtid - väldigt praktiskt: Bara ta ut och köra! - Jag kom över en som



Den gamla "Halvpannan" behöver lite översyn.

var hyfsat snygg och inte behövdes göras mycket åt. Den är ingen tävlingsbil, utan den åker jag på bilträffar med. Kanske någon tycker den är rolig att se.

- Vidare har jag några DKW F12 Roadster Cabriolet, berättar han. DKW fasades ut på 1960-talet. Tyskarna gillade inte 2-taktare, de drog mer bränsle, samtidigt som SAAB la av med 2-taktare. Vem kommer idag ihåg specialpumparna där man kunde ställa in vilken procent oljeblandning man ville ha? Fanns inte tillgång till sådan fick man blanda själv.

För att husera alla fynden köpte han en verkstad mellan Malmö och Trelleborg med gott om plats att förvara bilar. Han meckar fortfarande själv med sina bilar. - De yngre vet inte vad DKW är, skrattar Hågeman, de tror att det är en Audi.

Att historisk racing nu går upp till 1990 tycker han är alldeles för nytt. Det tar bort charmen med de gamla och tilltalar inte mig, säger Hågeman. Kanske någon som har en Volvo 142 (1967 - 1974) vill åka rally, spekulerar han. Det är svårt att bedöma hur äkta de är; svårt att i besiktningen avgöra hur mycket som är nytt.



Per Hågeman är en stor entusiast när det gäller Midgetracing också.

Kanske det blir så att originalen inte dyker upp på tävling för att de är alltför dyrbara - men det körs med en kopia istället. Men det kan aldrig få samma status som originalen. En rätt byggd kopia kommer alltid att överträffa originalet i kvalitet eftersom allting är friskt och fräscht.

- Kanske man i tävlingsprogrammet skulle ange om bilen är en kopia eller original, funderar han, så att publiken inte känner sig lurad, t ex ange ett "K" eller "O". De kunde finnas en ruta i HTP-handlingen att kryssa i om bilen är ett original? föreslår Per. Om den som gjort renoveringen namnges i handlingen, ibland gör de det, kan man anta att bilen är ett original. Ytterligare en fråga blir om en gammal originalbil kanske inte kommer ut till tävling, eftersom förarna vet att de får spö av nyare kopior.

Och hur var det nu med redaktörskapet för Rutflaggan, som Hågeman höll på under många år?

- Jag var väl på fel plats vid fel tid, skämtar han, och blev tillförordnad redaktör när vi inte hade någon annan till hands. Det skulle vara högst tillfälligt, sas det, men det fortsatte i ett 10-tal år.

Fakta: Per Hågeman var "tillfällig" redaktör i 23 år!

Björns klassiska SM vinnare

Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa!

av Michael Hoffstedt till Gunar Johansson/Racestripe Motorsport Magazine

Björn Mattsson från Billdal strax sydväst om Göteborg hade en dröm. Som den bilentusiast han är hade han fått korn på en klassisk Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa från 1966, en äkta sådan med svensk racinghistoria. Bilen är en av 14 unika exemplar av denna typ som togs till Sverige. Abarthen som Björn var ute efter fanns i Grimmered i de västra delarna av Göteborg. Efter en lång tid med förfrågningar fick han till slut köpa bilen av ägaren Peter Thelin son till Bernt Thelin. Detta var på hösten 2017.

Bernt hade kört bilen i SSK-serien fram till 1976 och sedan varit i Thelins ägo under alla år fram tills dess att Björn kunde köpa bilen. Och då såg den knappast ut som när den togs till Sverige av racerföraren Leif Englund i maj 1966. Efter en makalös renovering som tog cirka 1,5 år visades bilen av Björn på Tjolöholm Classic motor show i Kungsbacka i fjol. Närvarande på Tjolöholm var också racinglegendaren Leif Englund som vann tre SM med bilen 1966/1967.

Men för att ta det från början så började det i mitten på sextioalet Leif Englund begav sig med hjälp av gode vännen Lennart Engström till Abarthfabriken i Turin i Italien för att hämta en fullpreparerad Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa. Intresset för biltypen var på topp och efterfrågan hög för bilen. Med på resan var också Rickard Lager. Målet var att Leif Englund skulle konkurrera om SM-titeln i Klass 1 för Grupp 2 bilar upp till 1000cc. Där var konkurrensen stenhård med snabba förare som Boo Johansson (senare Brasta), Olof Wijk, Harry "Sputnik" Källström och Sigge Johansson och fabrikat som Fiat Abarth, Mini Cooper och Saab.



Björn Mattsson med sin välrenoverade och fräcka Fiat Abarth återställd i det skick den hade när den hämtades på Abarthfabriken i maj 1966.

Äventyrlig resa till Italien

Resan blev en historia i sig. Planeringen var att anlända till fabriken i Turin den andra maj och sedan vara tillbaka i Sverige och SM-tävlingarna på Gelleråsen i Karlskoga den 6-8 maj! Efter många turer fick man loss bilen, den monterades färdigt när man väntade på plats i fabriken. Några racingdäck blev det inte, dom var slut, så det monterades Kleber av vanlig landsvägstyp! Återresan till Sverige gick i rasande fart och efter ännu fler turer med tullar och annat kom Leif och teamet till Karlskogabanan och SM-tävlingarna på tidig söndag morgon.

Någon träning blev det inte och till race på söndagen fick därför Leif starta sist.

Suverän uppvisning av Leif

Racet blev en ren uppvisning från Leifs sida. På de hala gatdäcken körde Leif upp sig efter en snabb start och han körde i mål på en suverän

fjärde plats! Leif berättar själv för Race Stripe Magazines skribent: I starten kom han iväg snabbt och hamnade bakom ett gäng med Saabar. Han kom ut på gräset av banan samtidigt som Saabarna bildade kö på vänster sida, han körde då om allihop på högern upp till en sjätte plats. Härefter passerade han ytterligare två konkurrenter och lyckades ta fjärdeplatsen i mål. Leifs fjärde plats var sensationell. Bilen var ny och ny var också Leifs erfarenhet av biltypen.

Nu kom första segern med Abarthen!

I nästa race hade Leif Dunlop racing däck och nu var det inget snack. Med hjälp av mekanikern Yngve Berglund tog han den första av många segrar och resten är svensk racinghistoria då han vann SM på bana 1966 och därefter SM både på is och bana under 1967. På tal om 1967 lackades bilen om till vit kulör med grön rand på sidan och gul huv och motorlucka, detta

med hänsyn till sponsorn BP:s gulgröna färger. Tidigare hade ju bilen haft den klassiska grå nyansen med röd rand på sidan.

SM segern 1966 gav eko ända till Italien och självaste Carlo Abarth. Denne bjöd ner Leif till Italien för att celebreras, något som var riktigt stort. Leif berättar att i Italien var Carlo Abarth "kung" och en celebritet inom motorsporten. Vid besöket i Italien var också svenske generalagenten Gunnar Wulff med. Leif berättar vidare att han av Carlo Abarth fick en fin statyett med den berömda Skorpionen, en statyett som Leif fortfarande har i sin ägo.

Efter säsongen 1967 och Leifs tredje SM-tecken med Abarthen ville han vidare och tog steget till Formel 3. Abarthen övertogs då av Folke Andersson som sedan överlät den till Lars Karlsson. Härefter togs bilen över av SSK-föraren Bernt Thelin 1973 som gav bilen ytterligare framgångar fram till och med 1976 i SSK-serien. Därefter kom den in i dvala ända fram till hösten 2017.

Renoveringen – originalskick målet

Det hade tagit lång tid men äntligen nådde Björn Mattsson sitt mål. Hösten 2017 fick han köpa Fiat Abarthen av Peter Thelin. Denne hade haft bilen stående orörd sedan sjuttioalet då den kördes i SSK-serien. Efter sin törnrosasömn började Björn sin grundliga restaurering av bilen från SSK-racer till det originalskick som bilen hade när den hämtades till Sverige av Leif Englund våren 1966. En sak är klar, Björn lämnar inget åt slumpen. Han är känd för sin noggrannhet och att arbeta snabbt när han renoverar bilar.

Förutom renovering av historiska bilar av standard- och racingkarakter är han en rutinerad racerförare med erfarenhet från historiska racertävlingar som Copenhagen Classic GP. I det senare loppet har han faktiskt kört en Abarth replika, så han var väl bekant med hur bilty-



Leif Englund före Boo Brasta och Picko Troberg på Dalslands Ring. En av många SM-tävlingar som Leif vann med sin Abarth.

pen betedde sig på banan.

Björn berättar att samma dag som han övertog Fiat Abarthen blev han kontaktad av altmeister Leif Englund. Denne hade fått information om att Björn tagit över bilen och de båda blev goda vänner. Därför var det ingen tillfällighet att Leif var med vid visningen av den nyrestaurerade Abarthen i samband med Tjolöholms Classic Car show 2019.

Vad gäller restaureringen så var Björns tanke helt klar. Bilen skulle tillbaka till originalskicket. Och Björn hade en del tur på vägen. Mycket av originalutrustningen fanns bevarad. Inredningsmässigt fanns fortfarande racingstolen, raten, växelspak och benstöd kvar. Delar som är hart när omöjliga att få tag på. Likaså motorluckan som var i plåt och under SSK-tiden bytts ut till glasfiber. Denna bevarades och sitter nu åter monterad på bilen. Sedan var bilen karossmässigt i mycket bra skick med knappt någon rost. Men Björn upptäckte att taket på bilen var utbytt. Anledningen fick han reda på av tidigare ägaren Folke Andersson. Han berättade att han en gång på väg från tävling fastnade släpet i en telefonstolpe varpå taket blev skadat. I stället för att rikta det tyckte han att det var lika bra att byta ut det. Ingen hade upptäckt detta tidigare men Björn såg det när han restaurerade bilen. En annan viktig detalj är chassinumret som finns bevarat i instansat originalskick "ABARTH 210-1692".

Nya framskärmar och skärmkanter fick monteras, givetvis enligt origi-

nalkoncept. Hösten 2018 blev det lackering och nu, för första gång sedan våren 1967, fick bilen tillbaka sin klassiska grå kulör med röda fartränder på sidorna.

Flera intressanta detaljer finns på bilen. En är de inbankade hjulhusen som Abarthmekanikerna gjorde för att rymma racinghjulen. Granskar man hjulhusen syns fortfarande märkena efter kulhammarslagen!

Motorn preparerad av Abarthfabriken

Den gång när Leif Englund tog hem bilen, var den färdigtrimmad och preparerad av Abarthfabriken så någon ytterligare trimning var inte aktuell. Motorn varvade ut till 8000 varv/min, soundet var magiskt! Björn för sin del har givetvis preparerat motorn. Den har fått en rejäl översyn och låter nu som i fornstora dar!

Inför säsongen 2019 var tanken att Björn skulle köra i 1000cc-cupen i regi av Racerhistoriska klubben (RHK) på bana. Tyvärr gick detta om intet då han inte fick starta. Formella kontrollanter menade att bilen tillhörde fel tidsperiod, 1966, och att denna cup endast tillät bilar homologerade upp till 1965. Bilen ansågs ej vara tidstypisk med den klassiska noskonen, strålkastare samt att breddningen var gjord 1966. Björn hoppas att detta ska lösa sig, annars får han försöka köra race på annat håll.

Björns dröm nästan uppfylld

Björn har nått sitt mål med bilen som blivit en utsökt klenod och en viktig del i svensk racinghistoria. Sen har han bara en dröm kvar med bilen. Det är att starta sist i ett race med den snabba Abarthen, avancera som Leif Englund en gång gjorde på Gelleråsen. Och helst hamna på en topposition. Som Leif Englund gjorde. Tiden får se hur det blir med det.

Michael Hoffstedt

Racerföraren Boo Brasta

Bengt-Åce Gustavsson

Boo Brasta var en framgångsrik förare från Bohuslän. Jag träffade honom 2003 och gjorde en längre intervju med honom under mitt arbete med att dokumentera Dalsland Ring. Tyvärr avled han redan 2009. Merparten av materialet nedan kommer från den intervjun som jag gjorde 2003.

Boo växte upp i Bohuslän i det lilla samhället Brastad. Han föddes den 1:a juni 1940. På den tiden hette han Boo Johansson, men 1967 bytte han till Boo Brasta efter just sin hemort. Hans far hade åkeri och han körde allt möjligt från taxi till mjölkbil. Bosse var en nyfiken gäst i garaget från barnsben. Under andra världskriget fick Boo hjälpa pappa med att hugga ved till gengasaggregaten!

Efter kriget växte motorsporten snabbt i Sverige och Boo började som mekaniker åt Stig "Håby" Sjöberg. Bosse började sin tävlingskarriär i en MGA. Han körde bl a i Norge. Där blev det mest sandbana (oftast travbanor.) Han fortsatte med en SAAB. 1963 kom han 12:a i is-SM och i ban-SM kom han sexa. Han fick hjälp med att lära sig hur man kör fort på is av gode vännen Erik Berger. Han bodde till och med hos Erik under tiden. Detta gav resultat, 1964 kom han tvåa i is-SM där han vann finaltävlingen. I ban-SM kom han trea. 1965 tog han sitt första SM-guld på is med SAAB:en och han följde upp med silver på bana samma år. Han trivdes bra med SAAB:en och det var ett härligt gäng som även körde Standardvagns EM. – Det kunde vara mer race på vägen till tävlingen än på själva banan, berättade Bosse. 1966 bytte han till Fiat Abarth 1000 TC och med den försvarade han sitt is-SM-guld, men det var så tigt att man inte kunde skilja de två första förarna åt. Man sågade helt enkelt guldmedaljen mitt itu... På bana kom han åter på andra plats.



Med Fiat Abarth 1000 TC på Dalsland Ring.

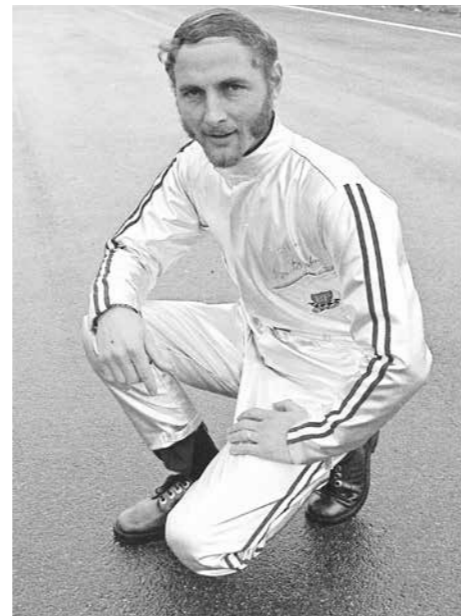
Dalsland Ring invigdes 1966 och det var bara tio mil från Brastad. Det gjorde att Boo började tävla för Bengtsfors MotorClub. Boo utökade vagnparken med en Porsche och han inledde året med att ta SM-guld på is för tredje året i rad med sitt tredje bilmärke! Det blev även SM-guld på bana! Boo fick utmärkelsen "Stor grabb" av SBF.

Tillsammans med Erik Berger, Picko Troberg och Anders Josephson bildades Team Tyger under säsongen 1967. De hade lackerat sina bilar i olika tygmönster och de ställde krav på de norrländska motorklubbarna att de ville ha reseersättning för att åka ända till Norrland. De hotade med att stanna hemma annars! Norrlänningarna var dock motsträviga och svåra att förhandla med. Alla gillade inte teamets taktik utan gav dem namnet Team Trassel! Det resulterade i alla fall i att alla i teamet missade sina chanser att ta guld då de uteblev på någon av tävlingarna.

1968 började bra med två raka segrar i is-SM, men sedan blev det inga fler is-tävlingar den vintern och Boo fick nöja sig med brons. I ban-SM körde han vidare med

Porschen, men fick sämsta möjliga start på året. Vid premiärtävlingen diskades Bosse och tre andra förare för att deras bilar var för lätta. De fick ett mycket hårt straff, ofattbart hårt med dagens mått mätt; licensen blev indragen i tre tävlingar!!!

När SM-deltävlingen på Dalsland Ring kördes i maj fick hemmaföraren Erik Berger fel på sin bil och då var Bosse inte sen att låna ut sin Porsche till Erik. Han fick ju ändå inte köra. Strax innan start började



Bosse redo för race på Dalsland Ring 1971.



Opel Commodore var arbetsredskapet 1972.

det regna. Erik hade aldrig kört en Porsche tidigare, hur skulle detta sluta? Frågan var vem som var mest nervös innan start, Erik eller Bosse? Erik var en förartalang utöver det vanliga och han kunde vinna loppet efter en härlig fight med Johnny Green. Bosse Brasta var en flitig gäst på Dalsland Ring. Hösten-68 kördes en inbjudningstävling och i det mest bejublade heatet var Bosse i allra högsta grad inblandad. Det började dock med att han sköt motorn. Han åkte hem och bytte till en standard 140-hästares motor mot konkurrenternas ca 200 hästar. Trots detta var han med i tätklungan under många varv tills bromsarna tog slut. Tillsammans med Leif Hansen, Rolf Bergström och Björn Rothstein växlade ledningen 18 gånger på 24 varv till publikens jubel. I par med Sten Axelsson körde han VM-tävlingar med en Porsche Carrera 6. Favoritbanan under alla år var Nürnberg Rings nordslinga, som han gärna återvände till så ofta tillfälle gavs.

1969 vann Bosse åter ett is-SM guld. Han körde Porsche även detta år. På bana blev han tvåa i Grupp 2. Han körde även en Porsche i Grupp 5 och där kom han på 5:e plats i SM. Bosse hängde inte riktigt med på bana som han ville. Han körde med järnvevstakar och ibland sprängde han motorn. Han visste att motorn skulle ge mer effekt och hålla bättre om han använde titanstakar istället. Det var dock ont om delar och Bosse lyckades bara få ihop fem stakar. Han tjtade på fabriken i Stuttgart om att få köpa en, men han fick inte.



Med Caprin tog Bosse sitt sjunde och sista SM-guld, här på Dalsland Ring.

Efter säsongen var det sedvanlig prisutdelning och eftersom Bosse hade vunnit is-SM var han inbjuden för att få pris. Det var Ferry Porsche som delade ut priserna och han inledde sitt tal med att säga att det är en av mästarna här idag som en längre tid har tjtat om att få köpa en titanvevstake och han kallade upp Bosse på scenen. Framför dem på ett bord låg det en massa titanvevstakar. Ferry tog upp en vevstake och sa: - Här Mr Brasta får du äntligen din titanvevstake. Jag har själv signerat den och jag garanterar personligen att den skall tåla minst 9 000 varv och jag skall med glädje veva runt i din motor. Slit den med hälsan och jag hoppas att du sätter den i din motor! Den blev dock aldrig använd utan låg som ett trevligt minne i Bosses bokhylla under alla år.

Formel Ford var nytt i Sverige och Boo körde en deltävling i Anders- torp. Första och enda gången i en formelbil, sa Boo, men vi har faktiskt hittat bildbevis på att Boo åtminstone har kört en Formel Vee på Dalsland Ring! Dock inte i tävling...

1970 gjorde Bosse sitt livs bragd då han lyckades vinna is-SM i en Vauxhall Viva GT! Det var nästan så att han skämdes själv, för han gillade egentligen inte engelska bilar. På näst sista varvet ramlade instrumentpanelen ned och han kunde inte växla. Han trodde ventilerna skulle komma flygande genom huven, men han lyckades hålla undan och vinna finalen med en meter. BMW var storfavoriter och det var ett hårt

slag för dem att få stryk av en Vauxhall! Bosse poserade stolt framför sin bil och visade V-tecknet med fingrarna och denna bild skickades ut över världen och gjorde mycket fin reklam för Vauxhall. Bosse kallades till högkvarteret i Luton i England för att mottaga deras gratulationer, men först skulle han få ett personligt samtal med högste chefen. Det var ett stort flott kontor helt byggt i mahognyträ och det var en mäktig syn för Bosse. Chefen sade med barsk stämma: - Mr Brasta, take a seat. Han lade fram Bosses segerbild med V-tecknet på sitt stora prydliga skrivbord och sa: - Egentligen är ni den värsta personen jag kan tänka mig på denna jord! Bosse blev mycket förvånad och även ledsen över detta påhopp, han förstod ingenting! Chefen fortsatte: - Här sitter du framför bilen och gör ett segertecken med handen, vet du vad det betyder? Bosse svarade: - Ja, det vet jag, Winston Churchill gjorde V-tecknet när han räddade Europa från nazisterna i andra världskriget. – Ja, men du har vänt handen åt fel håll och som du håller den betyder det kyss mig i röven, sa Chefen och fortsatte: - Här har jag suttit och skrivit inbjudan till personer runt hela jorden på ett kort där du visar kyss mig i röven. Jag kräver att du lämnar en offentlig ursäkt på festen i kväll!!! Bosse höll på att sjunka igenom golvet och han undrade hur han skulle komma ur det här. På festen senare på kvällen fick Bosse mycket riktigt gå upp på scenen och berätta alltsammans och även be om ursäkt för vad han hade gjort. Det var helt tyst i lokalen.



Med Vauxhall Viva GT 1970.

Plötsligt reste sig en av GM-cheferna, som ägde Vauxhall. Det var en stor amerikan som var två meter lång och han sa: - Detta är helt fantastiskt. Inte ens jag visste det här så jag tycker att vi ger Mr Brasta en rejäl applåd och hädanefter skall

han ha stor ära för det här! I ban-SM samma år gick det inte lika bra, bilen ramlade i bitar...

Boo fick anställning som intendent på Kinnekulle Ring 1970-1972, vilket gav honom en ny syn på banra-



Affischpojke på IMS 1978.

ningen "från andra sidan", men det var svårt att fokusera på tävlingarna och samtidigt jobba med banan. Boo gick över till Opel och körde en Commodore SS.



Racestripe
Motorsport Magazine

Ta en åktur med Picko Troberg.
I två nummer kartlägger vi hela hans liv och karriär.



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



Med Bosses hjälp fick jag överlämna ett ex av Dalsland Ringfilmen till HM Konungen.

1973 körde Bosse Ford Capri. Upplägget var annorlunda i SM där varje deltävling bara gav poäng för startuppställningen till finalen som kördes på Kinnekulle Ring. Bosse kunde banan utan och innan och från sin pole position kunde han kontrollera racet och ta sitt sjunde och sista SM-guld! Bosse hade spons från Ge-kås. - Jag kände Göran Karlsson väl och han var en stor motorsportentusiast. Han hjälpte mig mycket, sa Boo. Det var tänkt att Boo skulle köra Caprin även 1974, men tyvärr blev bilen förstörd i en brand på Liseberg, där den stod utställd! (Långt senare byggde Magnus Paulsson en replika som han körde i många år i RHK.)

Boo var aldrig rädd för att prova udda bilar så till säsongen 1974 kom han till start i en DAF!!! Det blev dock inte några stora framgångar. Till säsongen 1975 valde Boo att hoppa på sjuttioalets största klass: Super Star Camaro Cup! Där samlades alla stora stjärnor som Reine Wisell, Picko Troberg, Ulf "Rökarn" Larsson, Ulf Granberg, Bosse "Emma" Emanuelsson, Peter Norlander, Rune Tobiasson mfl. Boo kämpade väl mot detta motstånd under säsongerna 1975-1978 och det blev en seger på Knutstorp 1977.

Efter säsongen 1978 lade Boo hjälmen på hyllan efter 15 år på elitnivå. Han ville satsa på sin civila karriär inom klädbranschen och han hade hela världen som sin arbetsplats.

Motorsporten fanns dock alltid nära till hands och Boo höll sig uppdaterad med vad som hände. Det blev

ett litet inbrott i SLC i slutet av nittioalet och han var med vid Ronnie Peterson Memorial i Anderstorp 2008 där han ställde upp i "kändisracet" i Sports 2000.

Bosse blev personlig vän med Hans Majestät Konungen, men det började illa... Det var vid någon prisutdelning (möjligen när kungen fortfarande var prins?) Kungen/prinsen har ju, som vi alla vet, ett mycket stort motorintresse. Han träffade Bosse på dagen innan prisutdelningen. Han fick provsitta bilen och han ställde en massa frågor. De fann varandra direkt. När kvällen kom och det var dags för prisutdelningen klev Bosse fram och kungen ställde en fråga till Bosse. Bosse inledde sitt svar med att säga: - Ja du... Han insåg snabbt sitt misstag, men kungen pratade vidare och låtsades som ingenting. Många år senare var det just Bosse Brasta som arrangerade Kungaralltet på Öland.

Jag kände inte Bosse väl, men jag träffade honom några gånger i samband med mitt arbete om dokumentärfilmen om Dalsland Ring och även efteråt. Första gången jag träffade Bosse var faktiskt på en SLC-tävling 1998. Han var gästföreläsare i teamet Race 1 som körde en Opel Corsa. Det började inte bra för Bosse. När han körde ur depån hade mekanikerna glömt att sätta fast

huvlåsen, varför huven flög upp... Det blev ändå en pallplats till sist i det racet!

Sista gången jag träffade Bosse var på Västkustloppet sommaren 2008. Han var värd för kungafamiljen under STCC-tävlingen. Jag hade pratat med Bosse vid ett tidigare tillfälle och frågat om inte han kunde överlämna ett exemplar av min film om Dalsland Ring till konungen. Det skulle gå bra svarade han, men det hade aldrig blivit av. Nu påminde jag honom om detta och han gick genast fram till kungen och presenterade mig. Jag fick personligen överlämna min film till konungen. Jag blev så paff att jag glömde ta av mig kepsen, något som jag skämdes mycket för efteråt.

En måndagsmorgon ringde telefonen. Det var från tidningen Bilsport. De hade hört ett rykte om att Boo Brastad hade avlidit och de ville få detta bekräftat av mig. Jag vet ej varför de valde att ringa just till mig, men jag hade hur som helst ingen aning. Jag ringde genast till Erik Berger, som var mångårig nära vän till Bosse. Han kunde bekräfta att ryktet tyvärr var sant... Bosse skulle ha fyllt 69 år, men tyvärr gick han ur tiden den 23:e februari 2009.

Bengt-Åce Gustavsson
www.racefoto.se



Bosse går och väntar på sin tur att köra kändisracet på Anderstorp 2008, men hans teamkamrat körde tyvärr sönder bilen så det blev inget race...

Diverse delar

Extractor grenrör 4-1 Ford Crossflow passar direkt i typ Seven-ram.

Mekanisk varvräknare – svart med svart tavla och vita siffror 1-9.5 x 1000 rpm 80 mm i diameter.

Oljefilterhållare för torrsump Purolator/AP med utbytbar filterpatron.

Pirellijoint tjocklek ca 27mm insugningshål Ø45mm (mellan förgasare och insugningsrör).

Hjullager Triumph Spitfire front hub nya (NOS) inre och yttre.

Länklager UNF-gänga Nya (NOS)

5/16 med anslutningshuvud 1/4

5/16, 3/8, 7/16 (även vänstergänga) och 1/2.

Även M6 med invändig gänga.

Svängjul Ford 1600 utan kuggkrans, 6-buld hål vikt ca 5.1 kg.

Ventilkåpa Ford 1600 med oljepåfyllningshål igenlast.

Insugningsrör Ford 1600 enligt FF1600-reglemente med tre gängade hål (vid 4:ans cylinder) för eventuellt fäste länkage till förgasare.



Vevaxel Ford 1600 – 6 bult märkt 711MAE

Bengt Löfvenmark 0706-284757

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

Vill ni annonsera i Rutflaggan?

Kontakta då redaktören Bengt-Åce Gustavsson, helst via mail på: bengan@racefoto.se (0703-40 93 00).

Redaktören har också saker till salu, bl a fyra böcker om racinghistoria: Erik Bergers liv, Gelleråsbanans historia. Historien om Super Saloon och Super Star. Jag säljer även fotocollage, förstoringar, tackkort, julkort mm. Se hela utbudet på: www.racefoto.se

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.

