



# RUTFLAGGAN

2

2024

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

***Bilar till salu***

***-= sid 19 =-***



***Trevligt på  
Velodromloppet***

***-= sid 7-10 =-***

## 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-Åke 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-Åke Gustavsson 0703-409300 bengan@racefoto.se

### Layout & Produktion

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

*Omslagsbild: Kojorna kom i flock på Velodromloppet Historic GP 2024!*

# Hej alla vänner av Historisk Racing!

När väl säsongen dragit i gång känns det som tiden flyger i väg. Sommaren kom med rasande fart och det blev nästan väl skönt en period med närmare 30 grader.

Säsongspremiären på Kinnekulle blev den bästa på många år med runt 120 deltagare och trevliga tävlingar utan regn.

Även på vår egen tävling, Velodromloppet Historic Grand Prix på Gelleråsen, sken solen över deltagare och publik. Konceptet att man ska besöka TL/domare när det varit kontakt på banan tycks fungera bra och vi hoppas att det ska fortsätta att bidra till att antalet kontakter mellan bilarna på banorna minskar. Vi hade ingen extra klass i år så deltagarantalet var lite klennt med 160 anmälda. Men publikmässigt blev det bra, framför allt på lördagen. Formel Vee föreningen bidrog med korv till fredagsmyset och middagen på lördagskvällen blev synnerligen välbesökt. Antalet platser hade

utökats till 140. Vandringspriserna delades ut, men mer om detta på annan plats.

Under Midsommar var det tävlingar på Zandvoort. Det var många RHK:are som tog chansen att tävla där: Bengt-Åke Bengtsson, Mats Ek, Jari Konola, Torgny Johansson, Lars-Göran Sjöberg, Michael Sundin, Jan Christians, Kennet Persson, Nils-Fredrik Nyblaeus, Sören P Christensen och Magnus Lillerskog. Team Cristians hade tagit initiativ till att ordna Midsommarfirande, vilket anordnades tillsammans med team Hillebrink och Sjöberg. Hårt dala-bröd, ost, korv, kaviar och naturligtvis sill och dryck bjöd vi på. Med Jan i folkdräkt och bord med midsommarstång blev det mäktigt populärt och samlade över 50 personer!

På lördagskvällen var det parad genom Zandvoort. Alla tävlingsbilar får delta. Det är spektakulärt att se alla typer av racerbilar köra genom stadsgatorna under polisens öve-



RHK's ordförande Hans Hillebrink.

rinseende och med massor av folk som kantade gatorna.

Banan har två modifierade kurvor sedan jag var där för fem år sedan. Kurvan bakom depån är ännu mer bankad, men den stora förändringen är kurvan ut på start och målakan. Den verkar luta mer än velodromen på Gelleråsen gjorde. Har kraven ändrats så vi kan få tillbaka den?

Efter Knutstorp har vi bara två tävlingar kvar i RHK-serien, Anderstorp och Falkenberg. Anderstorparna planerar gemensam middag, mer om det på hemsidan. Men det går att krydda tillvaron med lite utlandstävlingar också. Christians, Sjöberg och jag åker till Brno helgen efter Knutstorp. Och vill man inte åka så långt kan jag rekommendera Ahvenisto/Hämeenlinna i Finland helgen före Anderstorp. En kuperad bana som går som en åtta. Här räcker nationell HTP.

Glöm nu inte bort att ta vara på sommaren mellan tävlingarna. Den kan upplevas kort och i Sverige brukar en del regna bort.

*Hans Hillebrink*

*Ordförande*



Midsommarfirande på Zandvoort.

# Somrig RHK-premiär

Kinneulle Ring

Bengt-Åce Gustavsson



Det var trivsamt i depån vid RHK-premiären på Kinneulle Ring.

Riksmästerskapet för Historisk Racing hade sin årspremiär på Kinneulle Ring med Stockholms Sportvagnsklubb som arrangör.

Det var ett härligt sommarväder hela helgen och de 115 förarna trivdes gott i solskenet.

## 1000cc Cupen

1000cc Cupen hade fått ihop ett bra



Per Ola Persson lyckades ta andraplatsen i andra heatet i 1000cc Cupen trots en hockeytackling av däckbarriären.

startfält till premiären med 19 bilar på griden. Regerande mästaren Jonas E Pölda hade bevarat formen från i fjol och han vann första racet från pole utan problem. Per Ola Persson startade från andra rutan, men i racet fick han till sist ge sig för Roger Håkansson som tog andraplatsen före Persson. Pölda vann även det andra racet utan problem, men bakom honom blev det en ny

fight mellan Persson och Håkansson. Persson tog i så att inte banan räckte till. Han tacklade en däckstrave och bucklade till hela sidan, men han lyckades ändå hålla sig kvar i fighten och till sist gå segrande ur den striden när han tog andraplatsen före Håkansson.

## Äldre Standardvagnsheatet

Det äldre standardvagnsheatet, med bilar före 1965 fick slås ihop med de nyare standardvagnarna, upp till 1971 för dem som hade bilar under 1300cc. De flesta bilarna i heatet hade just 1300cc i sina motorer. Peo Norén tog starten från pole och ledde klart tills han drabbades



Anders Jensen tog en dubbelseger i 71-klassen.

av mekaniska problem och tvingades parkera efter halva racet. Anders Jensen hade en omvänd resa. Han startade från andra rutan, men hade svårt att hänga med i början på kalla däck. Han var bara sju efter första varvet, men sedan började upphämtningen och han kunde korsa mållinjen först av alla med sin Ford Escort GT i 71-klassen. Han följdes närmast av tre kojor före 1965 där Per Skärner vann före Joakim Frid och Kevin Bengtsson. Det blev samma scenario i andra racet där Jensen återigen tappade i början, men avslutade med seger före en ny trio med gamla kojor där Bengtsson vann före Mikael Mattsson och Christer Folkesson.



Claes Andersson tog en dubbelseger i den nyare standardvagnsklassen.

## Nyare Standardvagnsheatet

I det nyare standardvagnsheatet samsades Standard och GT-bilar mellan 1966-1971 över 1300cc med slicksbilarna från 1972-1990. Med sin slicksförsedda Opel Kadett GT/E hade Claes Andersson en ganska enkel resa till segern, men han jagades av sina tre söner samt Jari Konola och Conny Ljungfeldt. I det första racet vann Andersson före Konola och Josef Viktorsson och i andra vann han före Arvid Viktorsson och Konola.

## GT-1965

I heatet för GT-bilar före 1965 tog Rolf "Myggan" Nilsson pole knappt före Reine Bergström, men i racet blev rollerna omvända. Bergström vann båda racen före "Myggan" och Palle Birkelund Pedersen, men i andra racet fick "Myggan" ett tidstillägg och bytte då plats med Pedersen på pallen.



Reine Bergström tog en dubbelseger i GT-klassen före 1965.



#54 Fredrik Häger tog sin första seger någonsin i Formel Vee.

## Formel Vee

Formel Vee har glatt oss med stora startfält de senaste åren, men tyvärr var det glesare än vanligt just i denna tävling. Men trots färre bilar var det ingen brist på spänning! B och C-klasserna körde i var sina heat.

Anders Bertilsson startade i pole i B-heatet, men Magnus Rugsveen var snabbast iväg och tog ledningen. Tyvärr fick Rugsveen problem med kopplingen och tappade fart. Bertilsson övertog ledningen, men han jagades av Fredrik Häger. Rasmus Bencsik hade startat sist, efter en dispyt om hans brandsläckare

som löstes inför racen. Han jobbade sig upp genom fältet och vann med några meter tillgodo på klungan med Bertilsson, Häger och Rugsveen.

Rugsveen tog ledningen även i andra racet, men återigen föll han tillbaka med kopplingsproblem. Bencsik övertog ledningen, men han uppvaktades snart av Häger, Johan Piwell och Jari Korhonen. Dessa hade en gastkramande kamp där de bytte positioner. Det fick sin upplösning några varv från mål när Korhonen och Häger krokade ihop och flög av banan! Heatet rödflaggades och startades inte om, då tiden nästan var ute. Korhonen blev utesluten och Häger utropades som vinnare före Piwell och Bencsik. Det var Hägers första seger i Formel Vee.

C-klassen ville inte vara sämre och de bjöd på helgens bästa fighter. Pontus Bencsik startade från pole, men det var en stenhård kamp från start till mål mellan Bencsik, Jan Lindqvist, Johan Lund och Robert Lindholm. De bytte positioner hela tiden och det var omöjligt att förutse vem som skulle vinna. Racet avgjordes när Hans Hillebrink körde av banan och tvingade ut säkerhetsbilen. De hann inte bärga Hillebrink innan tiden var ute och slutresultatet blev därmed att Benc-



Jan Lindqvist lyckades pressa sig fram till seger i Formel Vee.

sik vann före Lindqvist, Lindholm och Lund.

Det andra racet var precis lika spännande. Det var samma kvartett som utkämpade en spännande kamp med många omkörningar. Bencsik ledde med några meter på sista varvet, men Lindqvist lyckades med en sista kraftansträngning ta sig förbi och vinna före Bencsik och Lindholm. Lund tog i lite för mycket och körde av några varv från mål, men han hade så stor marginal ned till nästa förare att han kom igång igen och tog fjärdeplatsen.



Fredrik Häger var lycklig efter sin första seger, här flankerad av Johan Piwell och Rasmus Bencsik.

### Formel Ford

Regerande RHK-mästaren Nicklas Nilsson tog pole i Formel Ford-heatet. Han vet att i år är det han som är jagad men han lovade att göra vad han kan för att försvara sin titel. Det började bra, för Nilsson tog ledningen och han ledde hela



Regerande RHK-mästaren Nicklas Nilsson håller hela fältet i Formel Ford bakom sig när han tog en dubbelseger på Kinnekulle.

vägen till målet i första racet. Peter Carlsson kom tvåa och Anders Lofthammar trea. Nilsson höll undan och vann även det andra racet



Snabbast på banan var som vanligt Torgny Johansson i sin F2-March.

före Carlsson. Bengt Lofthammar kom trea. Det var lite revansch för honom då han tvingades bryta det första racet. Hans Hillebrink och Bo Paulson körde i klassen för Formel Vee med dubbelförgasare och de tog var sin seger.

### Formula Slicks

Torgny Johansson var ensam om att köra i F2-klassen i heatet för Formula Slicks. Det blev en enkel resa till dubbelseger i båda racen. Då var det i stället kamp mellan F3-förarna. Thomas Rådmyr kom tvåa totalt och han vann F3-klassen före Peter "Lill-Orsa" Bohlin och Björn Johansson. I andra racet vann Bohlin F3-klassen före Rådmyr och Björn Johansson.

Nästa tävling är Velodromloppet Historic GP som körs på Gelleråsen Arena den 15-16 juni.

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

# Velodromloppet Historic GP

Trevlig stämning och action som vanligt

## Bengt-Åce Gustavsson

I drygt 30 år har RHK arrangerat Velodromloppet Historic GP på Gelleråsen Arena i samarbete med Karlskoga MF och Karlskoga Motorstadion.

Årets upplaga var lite mindre än vanligt. Det fanns inga jubileer, inga gästklasser eller specialinbjudna gästförare. Det var mer som en vanlig tävling kryddad med en marknadsgata och uppvisning av gamla motorcyklar.

På racerbanan var det action som vanligt. Förarna bjöd som alltid på härliga race med sina fina racingklenoder. Publiken trivdes och det kom 5000 åskådare!

### Standard Ny 1966-1971

Heatet för nyare standard och GT-bilar från 1966-1971 var det största med 24 bilar på griden. Bröderna Josef och Arvid Viktorsson stod i första ledet efter kvalet med Josef i pole, men Jonas Bengtsson



Det tog drygt 30 år innan Jonas Bengtsson äntligen tog sin första seger på Gelleråsen Arena.

kom som skjuten ur en kanon från tredje starttrutan och tog ledningen direkt. På fjärde varvet kom Jari Tabell lite utanför spåret i depåkurvan. Han fick sladd och när han fick grepp igen kom han in på banan och rammade Johan Gustavsson som inte hade någonstans att ta vägen. Gustavssons bil lade sig på sidan. Övriga fältet samlades bak-



Många fina bilar trängdes på bilutställningen.

om säkerhetsbilen, men efter några varv avbröts racet så att räddningsbilarna kunde få arbetsro att ta hand om de strandade bilarna. Förarna klarade sig utan skador. Heatet startades aldrig om. Bengtsson utropades som segrare före Josef och Arvid Viktorsson. Bengtsson har tävlat på Gelleråsen Arena sedan 1993 och nu kom äntligen första segern. I andra racet tog Bengtsson hand om ledningen och kunde köra mot ännu en seger medan bröderna Viktorsson tampades hårt om de övriga pallplatserna. Den här gången var det Arvid som tog andraplatsen före Josef.

### 1000cc Cupen

1000cc Cupen hade också ett stort heat med 22 bilar på griden. Jonas E Pölda satte en kanontid i kvalet som var nästan två sekunder snabbare än Tobias Wijk! Då Pölda var så överlägsen redan i kvalet blev tyvärr inte första racet så spännande. Pölda ledde från start till mål och vann före Wijk och Roger Håkansson. Andra racet blev en upprepning av första, men så plötsligt tappade Pöldas bil fart ute på banan! Alla trodde att loppet var kört för honom, men så fick han fart på bilen och han vann igen före Wijk och Håkansson. – Plötsligt slog hu-

vudströmbrytaren av sig. Det tog några sekunder innan jag fick fart på den igen, men det gick ju bra, sa Pölda.

I E-klassen var Jan Christians tillbaka i sin gamla Austin A40 Futura och han vann första racet komfortabelt. Peter Svensson hade opererat en hand och hade därför lånat ut sin Austin A40 Futura till Matz Frö-



Matz Fröbom vann sitt första race i 1000cc E-klass före Ellen Svanberg och Dick Gärder.



Jonas E Pölda tog en dubbelseger i 1000cc Cupen före Tobias Wijk och Roger Håkansson.

bom. Fröbom brukar köra en Ford Galaxie i normala fall så detta var verkligen en annorlunda upplevelse för honom. – Jag har aldrig känt att banan är så bred förut. Det är klenkt med effekt, men väldigt kul, sa Fröbom som tog andraplatsen före Dick Gärder. I andra racet gick det ännu bättre, för då vann Fröbom före Ellen Svanberg och Gärder.

### Standard före 1965 över 1000cc

I det stora standardvagnsheatet var det två läger. Antingen körde man "Hundkoja", eller en amerikansk bil med V8. Anders Skölin startade från pole med sin Mustang och han jagades intensivt i några varv av Victor Israelsson i sin Mustang, men redan på det fjärde varvet tvingades Israelsson kasta in handduken och bryta loppet. Skölin fick en behaglig resa till segern. Bakom honom var det två grupper att hålla ögonen på. Dels tvekampen om pallplatserna mellan Hans Beckert och Joakim Frid, där Beckert till sist gick segrande ur den striden. Den andra fighten var att finländaren Juha Liukkonen, i sin Ford Falcon Sprint, hade en hel radda Hundkojor bakom sig. Han drog ifrån dem på rakorna, men i kurvorna packade de ihop sig bakom honom och de bytte platser hela tiden. Ut på starttrakan var det alltid en koja som var uppe jämsides, men så trampade Liuk-



Joakim Frid lyckades ta sig ända fram till seger i det stora standardbilsheatet.

konen gasen i botten och lämnade kojorna bakom sig. Till sist blev ordningen bakom finländaren att Christer Folkesson blev bästa koja före Kevin Bengtsson, Martin Andersson, Mikael Mattsson, Fredrik Gustafsson och Stefan Dahl.

Andra racet blev väldigt annorlunda. Inledningsvis såg vi Israelsson och Skölin i topp, men Skölin blev inblandad i en krock med Beckert där Beckert tvingades bryta och Skölin fick tidstillägg för kraschen och några varv tvingades han också bryta. Israelsson tvingades också ge upp. Lars Esselius övertog ledningen, men han hade fullt upp med att försöka freda sig mot Frids attacker bakifrån. Frid försökte på alla sätt, men Esselius hade samma förmån som Liukkonen i första racet då han helt enkelt drog ifrån på rakorna. Frid gav sig dock inte och på sista varvet lyckades han ta sig förbi och han fick en liten lucka i sista kurvan. Publikerna stod på tårna för att se dragracet fram till mållinjen. Esselius kom ångande, men det fattades några meter för att hinna förbi. Frid tog en välförtjänt seger före Esselius och Folkesson.

### GT-1965

I klassen för GT-bilar före 1965 stod dansken Alexander Weiss i pole före Reine Bergström, Kaj

Dahlbacka och Jan Kling. Weiss tog starten, men Bergström lyckades inte hålla Dahlbacka och Kling bakom sig då de släppte loss alla V8-hästar. Weiss höll undan till seger medan Bergström jagade och försökte hitta luckor på Dahlbacka och Kling. Han var nästan förbi ett par gånger, men det blev Dahlbacka som tog andraplatsen före Kling med Bergström som fyra. Andra racet såg ut att bli en repris på det första. Weiss ledde stort, men han hade ett märkligt läte i bilen. Det var något som skavde någonstans. Några varv från mål började det ryka kraftigt från bilen och han valde att gå i depå. Kling övertog ledningen, men han hade fullt upp med att freda sig från Dahlbacka och Bergström. Dahlbacka lyckades ta sig förbi på slutet och vinna före Kling och Bergström. Jag Richter gjorde ett bra race då han startade sist och gick i mål som femma.



#32 Alexander Weiss vann första racet i GT.

### Standard Ny 1972-1990

RHK hittade på en ny heatsammansättning denna gång, eftersom det var två grupper som blivit "över". Standard & GT-bilar 1966-71 under 1300cc och Standard & GT-bilar 1972-1990 med slicks. Båda grupperna hade få bilar så man provade att köra dessa båda tillsammans. Det fanns viss oro då det skulle bli stora fartskillnader, men det visade sig att det inte blev något problem alls då bilarna i det lilla heatet bara blev färre och färre under helgens gång.

Mikael Mohlin chockade sin omgivning med att ta pole med sin lilla SAAB Sonett III, som han endast



Mikael Mohlin och hans läckra och snabba SAAB Sonett III.

tävlar med för andra gången någon. Bilen var nybyggd i fjol och debuterade i Falkenberg, men den är inte färdigutvecklad ännu. I starten hade dock inte Mohlin så mycket att sätta emot. Michael Sundin tog ledningen och dessutom kom Pekka Nyström som en raket från sista starttrutan. Nyström tog snabbt ledningen och tog en enkel seger. Efter mycket kämpande tog sig Mohlin till sist om Sundin och Mohlin tog andraplatsen före Sundin.

I andra racet saknades både Nyström och Sundin, men då klev Tomas Hall fram och tog starten. Mohlin försökte kontra med en sen inbromsning i första kurvan, men han snurrade på sina kalla däck. Mohlin fick istället jaga från sista plats och på andra varvet var han väg att göra sin andra omkörning när han snurrade på nytt och fastnade i sandfällan och så var hans race slut... Hall gick mot en mycket enkel seger före Dan Johansson och Hans Eklund. Endast fyra bilar tog sig i mål!

### Formel Vee

Formel Vee har varit den största klassen i RHK på senare år, men i år har man tappat lite och nu fick man åka både B och C-klassen ihop och då var man "bara" 23 bilar till start. Jan Lindqvist tog pole före Robert

Lindholm och Håkan Green, som gjorde comeback efter ett års frånvaro på grund av en skadad hand. Handen är opererad och läkt, men saknar rörlighet. Green var spänd på hur det skulle gå att köra, men farten fanns i alla fall kvar!

Första racet bjöd som alltid på bra racing. Det blev en duell till slutet mellan regerande mästaren Johan Lund och Lindqvist där Lund vann med halvsekunden före Lindqvist. Pontus Bencsik tog tredjeplatsen knappt före Robert Lindholm och Green tog femteplatsen knappt före Lars Ohlsson. I B-klassen fick tyvärr Magnus Rugsveen bryta direkt sedan kondensatorn gått sönder. Rasmus Bencsik vann före Helena Häger och Jari Korhonen.

Lindqvist fick revansch i andra racet då det var han som vann före Lund. Bencsik tog tredjeplatsen före Green. Rasmus Bencsik vann B-klassen före Rugsveen och Fredrik Häger.



Lindqvist vann andra racet i Formel Vee.

### Formel Ford

I Formel Ford tog regerande RHK-mästaren Nicklas Nilsson ledningen från pole och han vann enkelt före Bengt Lofthammar och Peter Carlsson. Det blev en ny seger för Nilsson i andra racet, även om den inte var lika överlägsen. Anders Lofthammar kom tvåa och Stefan Lundgren trea.



Nicklas Nilsson tog en dubbelseger i Formel Ford.

### Formula Slicks

Det var mest F3:or i heatet för formelbilar med slicks. Peter "Lill-Orsa" Bohlin tog ledningen från pole, men han jagades hårt av Tomas Otterberg. Otterberg pressade Bohlin ända till mållinjen och Bohlins segermarginal var endast 0.3 sekunder före Otterberg. Dansken Jannik Sadolin tog tredjeplatsen. Otterberg var hoppfull inför det andra racet. – Race två är längre och jag är starkast på slutet, så det är till min fördel att få längre tid på banan, resonerade Otterberg som dessutom skulle starta i pole.

Otterberg missade lite i starten av andra racet där Bohlin tog ledningen före Tomas Andersson och Otterberg. Otterberg kämpade länge innan han kunde ta sig förbi An-



Tomas Otterberg tog äntligen sin första seger i F3.



Petter Huse tog en dubbelseger i Formula Junior.

dersson. Då hade Bohlin fått en lucka, men den körde Otterberg snart ikapp. Sedan blev det en ny kamp för att försöka ta sig om Bohlin, och Otterberg lyckades till sist och han vann racet före Bohlin och Andersson. Det var Otterbergs första seger i en F3:a.

### Formula Junior

I heatet för de allra äldsta bilarna återfann vi några Formel Junior och en Midget. Petter Huse tog ledningen från pole. Han hade Hans Hillebrink i ryggen och Hillebrink försökte hitta en lucka, men han

kunde inte ta sig förbi. Huse vann före Hillebrink och Jan Christians, som körde för första gången i den här klasen. I andra racet var det Hillebrink som ledde inledningsvis, men Huse lyckades ta sig förbi och vinna före Hillebrink och Magnus Neergaard.

Under middagen på lördagskvällen delades RHK's vandringspriser ut. Ronnie Petersonstatyn gick till Mats Bergryd. Presidents Trophy gick till Bo Warmenius och Torstens Memorial gick till Björn Otterberg.

Nästa tävling körs redan första helgen i juli. Då är det Svenskt Sportvagnsmeeting som firar 50-års jubileum.

**Bengt-Åce Gustavsson**  
www.racefoto.se



Mats Bergryd fick ta emot Ronnie Petersonstatyn.



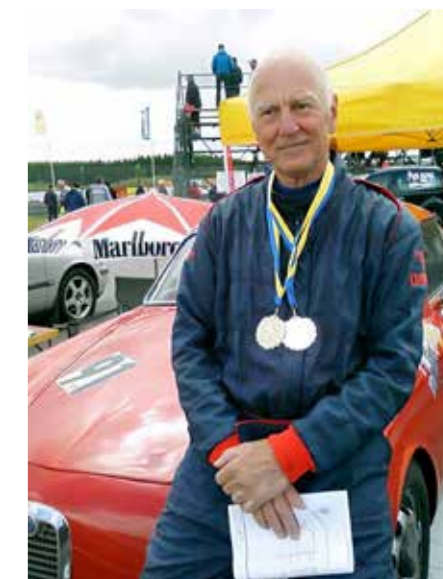
Bo Warmenius fick Presidents Trophy.



RHKs ordförande Hans Hillebrink fick ett standard av Finlands historiska klubb som överlämnades av Jari Tabell.



Björn Otterberg fick Torstens Memorial.



Jag nås av den tråkiga nyheten att en av RHKs medlemmar har avlidit. Lennart Henjer som vi alla minns som en av de trevligaste man kan träffa i en depå. Lennart som var från Karlshamn tävlade alltid med sin Alfa Romeo som på en av bakrutorna kunde berätta hur många tävlingar bilen deltagit i. Det känns oerhört tråkigt att känna att leden

glesnar och Lennart är en av dem som vi kommer att minnas för lång tid framöver. Vila i frid bästa vän och vet att vi tänker på dig och din hustru som nu mist sin bästa vän.

**Janne Tromark och Bilsportarvet**



Leif "Röret" Jönsson har avlidit i sitt nya hemland Filipinerna av för oss okänd orsak. Leif flyttade till det nya landet för ett antal år sedan och levde, som vi tror, samman med en kvinna från landet. Leif, som var en stor entusiast och tidigt blev medlem i RHK, där han flitigt tävlade med sin Triumph TR3. Många av er minns säkert Leif som senare kom att skaffa en Formel 3 av märke Titan MK3. En bil som han kom att ha rätt mycket bekymmer med innan han fick ordning på kanske framför allt motorn som var av typ "Downdraft" på 1000cc.

När Leif flyttade från Sverige såldes F3:an till en man vid namn David Innes som fortfarande har bilen kvar. Bilen är enligt uppgift till salu då även David ska flytta och då inte har plats för bilen. Vi som minns Leif kommer att sakna honom och våra tankar går till de som står honom nära i denna svåra stund.

**Janne Tromark**

## Mr Sportvagn har lämnat oss



Roland Falkenbäck, skapare av sportvagns-entusiasterna gick hastigt bort den 16 maj efter en stroke. För alla oss som i många år känt Roland kom detta som en chock och inte minst för Rolands hustru Tina och Dotter Alexandra. För mig som tidigt blev invald i denna exklusiva grupp har detta inte sjunkit in och saknaden kommer att bli svår att hantera. Roland var en man som ständigt var igång med nya friska idéer för att göra roliga saker för oss i gruppen. Allt från trevliga resor runt i Skånes vackra natur till bra hotell och roliga fester på nya ställen. Alltid på topp och hans glada skratt och humor skapade alltid en trevlig stämning där alla trivdes. Hans bilar, Alfa Romeo, Maserati och Porsche var viktiga och hans tävlande i Racerhistoriska Klubbens serie var flitigt besökta av hans 1750 Bertone som alltid var i toppskick.

Roland visste mer än väl att hans möjlighet att vinna var liten men kämpade ändå väl. En sann entusiast i RHKs anda. Det kommer att bli en

fattigare värld utan dig Roland och ett tomrum som blir svårt att fylla. Du och jag Roland, talade för en tid sedan om att göra ett event hos oss i Bilsporvarvet med grillning och bildvisning med material ur vårt stora arkiv. Vännen Ian Nilsson och jag har nu bestämt oss för att försöka skapa detta event som en hyllning till dig Roland.

Tack Tina och Roland för allt roligt ni gjort för och vet att våra tankar nu går till dig Tina och er dotter Alexandra i er svåra stund. Min hustru Maggan och jag tänder ett ljus i kväll och tänker på er.

Janne Tromark & Maggan, samt Rolf Andersson, Henrik Bager, Staffan Borgström, Per Broberg, Bertil Carlsson, Rolf Dawidzon, Hans Edin, Christer Nilsson, Ian Nilsson Kent Persson, Bruno Rössler, Per-Erik Svensson och Lars Widenborg med familj.

Vila i Frid Bäste Roland.



## Raymond Pettersson

Doldisen bakom stora svenska racingframgångar!

*Bengt-Åce Gustavsson*

Raymond Pettersson föddes i Bengtsfors den 2/7-1950. Pappa Gunnar jobbade på "Harry Hansson" i Grean i Bengtsfors och familjen Pettersson bodde i en lägenhet ovanför bilverkstaden. Verkstaden blev en naturlig miljö för den unge Raymond att vistas i och han började tidigt att skruva på cyklar och mopeder.

-Vid ett tillfälle gjöt de ett nytt cementgolv i verkstaden och mina små fotavtryck finns fortfarande kvar i betongen, sa Raymond.

Raymond gick grundskola och "re-alen", som det hette på den tiden, men han tyckte inte att det var särskilt kul med skolan, då var det roligare att skruva i verkstaden.

1959 köpte pappa Gunnar Motorcentralen i Bengtsfors tillsammans med Gerhard Nilsson. De sålde BMW och BMC och hade bilverkstad. Raymond började arbeta där som mekaniker när han var 17 år. Raymond byggde sin egen gokart och tävlade lite, bl a körde han mot Eje Elgh.

Våren 1970 hörde Bengtsfors stora racingstjärna, Erik Berger, av sig och undrade om inte Raymond ville hjälpa honom? Raymond blev mycket glad att bli tillfrågad och han såg det som en stor ära att få hjälpa den mångfaldige mästaren Erik Berger. Det blev en bra säsong, men Erik förlorade SM-guldet på



En ung Raymond gör sin första säsong som tävlingsmekaniker åt Erik Berger.

ett mycket försmädligt sätt till sist.

Det blev några långa och kalla resor till Norrland den vintern. – En gång fick vi ha tävlingsbilen i hotellets garage över natten. Vi startade upp den på morgonen och jag fick sitta i tävlingsbilen på släpet och varmköra medan Erik körde från hotellet till tävlingsplatsen, sa Raymond.

Vintern avslutades med att Erik vann sitt tionde SM-guld i Skellefteå.

Våren 1971 fick Erik spons av Wynns och bilen lackades om till gul och lila. Raymond byggde ny bakvagn med wattlek.

-Det är ju inte som idag när du kan hitta all information på nätet. Det gick inte att fråga vem som helst heller, för folk ville inte gärna dela med sig av information på den tiden. Jag visste knappt vad en wattlek var när jag skulle montera den på Eriks bil och jag var väldigt osäker på hur det skulle göras, men det blev bra till sist, sa Raymond.



Vintern 1971 vann Erik Berger sitt tionde SM-guld, med Raymond som mekaniker.



Motorcentralen i Bengtsfors.

Raymond ryckte in i lumpen sommaren 1971 på Kviberg norr om Göteborg. De hade ofta kvällspärmis och de flesta bodde i Göteborg så det blev väldigt ensamt på logementet. Det var dock inte långt till Bosse "Emma" Emanuelssons garage i Utby, varför Raymond började hänga där om kvällarna.

– "Emma" var så'n att han ogillade om folk bara kom till garaget för att snacka, nej då satte han dem i arbete i stället, sa Raymond.

Det var så Raymond började skruva för "Emma". Tillsammans med

Leif Frykås och Paul "Palle" Engström byggde de ihop en Escort inför säsongen 1972. Raymond var med till England för att hämta delar, bl a besökte de en "F1 skrot".

- Det var helt otroligt, jag hade ingen aning om att det fanns något sådant. Där låg begagnade och kraschade F1-delar i drivor, det var bara att välja och vraka, sa Raymond.

"Emma" med sig storsponsorn "Timex" och det blev mycket att göra i garaget och de byggde även om några av konkurrenternas bilar och totalt körde sju bilar i stallet.

När lumpen var klar fortsatte Raymond sitt jobb i Bengtsfors, men han pendlade på kvällar och helger till "Emmas" garage i Göteborg. "Emma" vann SM 1972. 1973 blev det SM-Silver för "Emma".

- "Emma" var faktiskt med och skruvade en hel del själv på den tiden och han var faktiskt inte så dum



Raymond rullar fram Caprin vid SM-premiären på Ring Knutstorp 1974

på att skruva som folk kanske tror, sa Raymond.

1974 såldes Escorten till Calle Piper och de åkte till Ford i England och köpte en Capri + en rejält krockad



Capri var en brutal skapelse, men den räckte ändå inte till...



Bo Emanuelsson Team STP 1974. Observera alla har träskor.

Capri som Dave Matthews hade kraschat på Silverstone. "Emma" köpte en ny kaross i Tyskland så att de kunde bygga ytterligare en ny bil (som såldes till Lennart Hall.)

- Vi fick inte någon riktig ordning på Caprin det året så det blev bara en tredjeplats i SM. När vi rev ned bilen ordentlig på vintern hittade vi en hel del saker som gick att förbättra, sa Raymond. Framför allt var väghållningen alldeles för dålig.

1975 skulle "Emma" satsa ordentligt och Raymond sade upp sig i Bengtsfors och flyttade ned till Göteborg och började jobba på heltid åt "Emma."



Raymond lutar sig mot Camaron som han hade byggt 1976.

- Pappa blev inte så glad, men han förstod samtidigt att detta var mitt livs chans att få göra det jag älskar, sa Raymond.

De fick tag på en 24-ventilmotor från Cosworth i delar. Raymond och Emma insåg snart att det var ett gigantiskt pussel att få ihop motorn och de beslutade snabbt att lämna hela högen till Sports-car i stället, de hade bättre kompetens på motorer.

"Emma" hade köpt en Camaro Z28. - Det var en vanlig gatbil som vi brukade låna för att åka och köpa korv och så, sa Raymond som snart fick i uppdrag att bygga om Camaron till den nya Super Star klassen som introducerades det året. Det



I depågaraget på Zolder 1976 med Raymond, Christer "Topplöck" Hansson och Sten Sjögren.

blev mycket jobb och lite sömn. I SM kom "Emma" trea igen med Caprin, men han vann Super Star + SM i Grupp 1 med Camaron.

Inför 1976 ändrades reglerna för SM. Det fick vara max två liters motorer. "Emma" pratade med Leif Hansen på BMW om den nya BMW 320 (E21) som precis hade kommit ut på marknaden. Skulle det inte gå att göra något kul med den? Inte ens BMW själva hade börjat tävla med den bilen ännu, men de fick klartecken från München. "Emma" och Raymond tog skåpbilen och åkte ned till Tyskland och lastade med sig så mycket delar som de kunde få plats med. 2-liters motor från F2 (M12), växellåda 5-växlad från rally, bärarmar och en massa smått och gott. I reglementet stod det att taket och själva siluetten skulle behållas, liksom glasrutorna och dörrhandtagen, men annars var det väldigt fritt att modifiera karossen och byta till plast.

- Jag fick fria händer att skapa bredare till karossen, men det var inte helt lätt. Det var särskilt svårt att få till övergången i framkanten av framskärmarna. Bakskärmarna fick jag inspiration från Porsche och Caprin. Jag fick designtips från Oddmund Olsen. Det blev inte mycket sömn den vintern, sa Raymond...

Förutom BMW'n byggde teamet tre Super Star Camaro också! De hade spons från "MER". BMW'n var

klar bara någon vecka innan premiären och den testades på Mantorp. Allt fungerade till 100 %, förutom att bakvingen var för stor...

- Eftersom det var så fria regler hade jag tagit i ordentligt när jag gjorde bakvingen, men det visade sig att den gav för mycket tryck, sa Raymond. De fick beställa en färdig vinge från BMW som fanns på Coupémodellen. Den passade bra. Det blev en flott pressvisning på Calle Pipers slott i Skåne. Det blev en fantastisk säsong där "Emma" vann alla race med BMW'n och naturligtvis SM-guldet. I Super Star blev det andraplats.



"Emma" på gott humör 1977.

BMW i Tyskland blev naturligtvis imponerade och de skickade en delegation för att titta på bilen. De byggde sedan en kopia av den för en juniorsatsning i Tyskland 1977. Till säsongen 1977 ansåg SBF att BMW'n var alldeles för överlägsen och de tvingades lägga i 400 kg bly!!!

- Det låg bly överallt. Vi förstärkte bilen, bytte fjädrar och fick en ny typ av diff till bakaxeln, sa Raymond, som även hann bygga en ny Camaro också på lediga stunder...



Pressbild inför VM-satsningen 1978 med Anders Olofsson, Raymond Pettersson och Bosse "Emma" Emanuelsson.



Raymond servar F2-motorn.

När de kom till SM-premiären på Ring Knutstorp konstaterade "Emma" att den nya diffen inte alls fungerade. Den var alldeles för stel så bilen ville bara gå rakt fram. Raymond tog med sig BMW'n och Christer "Topplöck" Hansson och åkte tillbaka till Göteborg på fredagskvällen. De rev ned hela bakvagnen och monterade fjolårets bakvagn. De höll på hela natten och var tillbaka på Knutstorp lagom till första körpasset på lördagen. Det blev svårare att vinna med den tunga BMW'n. Leif Nilsson var svåraste motståndaren. Till finalen åkte Raymond och Christer ned till München och fick tag i en ny motor som enligt papperet lämnade över 300 hästkrafter. "Emma" vann finalen och försvarade sitt SM samtidigt som han även vann Super Star med Camaron.

MER-BMW'n såldes till den danske föraren Preben Kristofferssen, som tävlade flitigt med bilen i Danmark och Tyskland.

Inför 1978 hörde BMW i Tyskland av sig och ville att "Emma" skulle köra VM för BMW. De fick finansiera en del själva och de hade Förerade Bil som huvudsponsor. BMW hade som krav att Anders Olofsson skulle köra ihop med "Emma" i VM. De åkte ned till München och kvitterade ut en sprillans ny bil, naturligtvis byggd som en kopia av Raymonds skapelse från 1976.

- Vi övade på depåstopp hemma utanför garaget och då kom vi på att vi inte kunde använda träskor, så vi fick köpa gymnastikskor i stället, sa Raymond.

När de kom till premiären i Mugello med sitt lilla team blev de mer eller mindre utskrattade, men mot alla odds kom de i mål på en sjätteplats totalt och då var det ingen som skrattade längre! Anders Olofsson kunde inte delta i alla VM-tävlingar, eftersom han körde F3 EM & SM också det året. (Anders kom tvåa i F3-EM 1977.) Ingvar Carlsson kontaktades. Han ställde gärna upp och han gjorde bra ifrån sig. Till finalen i Vallelunga kunde dock varken Anders eller Ingvar vara med. Raymond frågade då sin gamla gokartkompis Eje Elgh och han ställde upp. Det lilla teamet från Sverige bidrog till att BMW vann tvålitersklassen i VM! Bilen kom tvåa i VM, efter en annan BMW som bl a kördes av Dieter Quester och Tom Walkinshaw (och även Ronnie Peterson).

Som kuriosa kan nämnas att VM-fi-

nalen kördes en vecka innan F1 på Monza. Ronnie Peterson var med och körde en Grupp 5 BMW-Turbo i vilket skulle bli hans sista tävling innan den ödesdigra helgen på Monza...

Preben Kristoffersson hörde av sig och ville köpa VM-bilen och lämnade tillbaka SM-vinnaren (MER-BMW'n) som hamnade på Förenade Bils museum, där den står än i dag...

1979 var Sports 2000 en ny populär klass i Sverige. "Emma" fick bra kontakt med Lola i England och fick hem en bil som han körde i Sverige. De fick även agenturen för den svenska marknaden för Lola. Det var tyvärr inte rätt sorts bil för "Emma".

– Han var nog lite för stor för den bilen. Han slet till och med håll i golvet, sa Raymond. Det blev en

blygsam sjundeplats i mästerskapet.

1980-1981 blev det inget tävlande för "Emma", men Raymond hade fullt upp med kundbilar i verkstaden och när han inte var där var han ute på någon tävling och levererade däck, för "Emma" hade agenturen för Avon.

– Jag var ju aldrig hemma på helgerna under sommaren. Min fru kollade i sin dagbok och ett år var jag bara ledig en enda helg på hela sommaren och då passade jag på att måla fönster på vårt hus, sa Raymond som även hann gifta sig med Margareta.

1982 kom det ett nytt spännande SM-reglemente; Super Saloon. Raymond fick i uppdrag att bygga en värsting Camaro åt "Emma". Det var väldigt fria regler och Raymond tog ut svängarna ordentligt,



**Racestripe**  
Motorsport Magazine

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



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



Den berömda MER-BMWn ägs idag av Förenade Bil och den luftas ibland av VDN Joakim Söderström.

men han blev hela tiden störd av kundbilar och andra jobb som kom emellan så det blev inte ordentligt med tid för Super Saloon-bilen. Raymond fick hjälp i verkstaden av en ny ung kille som hette Roland "Gäddhultar'n" Gingtorp. Bilen var inte ihopskruvad förrän de kom till Väst kustloppet i Falkenberg och den fungerade inte helt ok där heller. Eje Elgh körde bilen på Knuts- torp, men motorn gick sönder och de fick köra med en originalmotor. Först till finalen var allt på plats och "Emma" ledde racet komfortabelt när tyvärr motorn gav upp på näst sista varvet... (Det visade sig senare att det var en underdimensionerad oljepump som var problemet under hela säsongen.)

När säsongen var över hade luften gått ur både "Emma" och Raymond. I dag skulle man väl säga att de hade "gått in i väggen", men det uttrycket fanns inte på den tiden. Raymond fortsatte med däcksservice och kundbilar, men han var less och han sade upp sig våren 1984.

Han hade fått barn och ville göra något annat i livet. Efter en dag som arbetslös fick han se en jobbbanners i tidningen. Det var hos Bilforum VAG i Göteborg (som idag heter Din bil i Göteborg.) Raymond ringde och fick komma på en intervju. De frågade honom om han kunde skriva snyggt? Raymond visste inte riktigt vad han skulle säga, men de bad honom skriva några rader på ett papper och sedan var det klart. Han fick anställning som skadereglerare!

Raymond började köra lite Enduro på hobbynivå och han hjälpte bl a svenske mästaren Mikael Nilsson som mekaniker.

1986 fick Raymond ett telefonsamtal från Bosse Vikås på Volvos motorsportavdelning. Han undrade om inte Raymond kunde tänka sig att bli chassitekniker åt Volvo? Det lät spännande och Raymond sade ja. Han fick ett eget skrivbord, men det var roligare att vara i verkstaden så det blev att han var med och skruvade en hel del. Han skulle försöka

förbättra väghållningen på bilarna. Raymond fick åka med på en studieresa till Estoril, där "Peggen" Andersson var den ende Volvo-föraren som kom i mål, men när de kom hem kom kallduschen. Volvo lade ned tävlingsverksamheten! Bosse Vikås skämdes då han hade lockat över Raymond, bara för att han strax efter fick sparken. Bosse försökte hitta liknande jobb ute i Europa åt Raymond och han lyckades hitta flera bra jobb med bra betalt, men Raymond tackade nej, han ville hellre vara hemma i Sverige. Raymond ringde till Bilforum och frågade om han kunde få komma tillbaka och det gick bra, men då blev han verkstadschef i stället.

1991 bytte Raymond jobb till att bli besiktningsman åt Länsförsäkringar, Holmia och Vasa. Samma år hörde "Emma" av sig. Han hade tänkt göra comeback i racing och ville ha tillbaka sin bästa mekaniker. Mats Danielsson hade startat upp ett nytt team "Malmen Motorsport" där de hade både en Porsche och en Mercedes 190 Grupp A från Zirkelbach.



Rune Tobiasson luftar "MER-BMW'n" i Falkenberg 2012 med Erik Berger i bakgrunden.

Tanken var att "Emma" skulle köra båda bilarna. "Emma" hade lyckats knyta ihop ett team med "Gäddhultar'n", Jocke Friman samt Leif & Kjell Frykås. Benny Karlsson kontaktades för att köra den stora Trailern. De skulle bygga en ny Porsche men de blev ej klar så de fick låna en äldre Porsche. "Emma" trivdes aldrig med Mercedesen, vilket han inte var sen att basunera ut i pressen, vilket fick stort mediautrymme. Det hela slutade i ett stort fiasco och alla detaljer skall nog inte publiceras här...

Sedan följde några lugnare år. Raymond bestämde sig för att åka och se Erik Berger köra finalen på Mantorp (dock vet vi inte vilket år...) för Raymond trodde att det troligen var sista året Erik skulle köra (vilket visade sig vara väldigt fel!) När han anlände till Mantorp den söndagsmorgon fick han tyvärr reda på att finalerna hade körts på lördagen! Det hade varit prisutdel-



Det senaste stora projektet för Raymond är ihop med K-G Almström, som är en stor BMW-fantast.



Erik Berger behövde lite hjälp att komma igång av Raymond och Raymonds båda bröder Mats och Lars-Inge (också med Bergerkepsar).

ning med fest och Erik skulle inte köra på söndagen. Det var ju illa, men han skulle få fler chanser...

2008 blev Raymond kontaktad av Per Molin. Han behövde en mekaniker till Velodromloppet då han skulle ha hand om fyra bilar under helgen. Nu blev det bara två till sist, men Raymond blev med även till Ronnie Peterson Memorial i Anderstorp och Oldtimer GP på Nürburg Ring. Raymond fick även en förfrågan från Förenade bil om han ville renovera "Emmas" gamla SM-vinnare; "MER-BMW'n"? Det blev ett kärt återseende för Raymond.

Raymond hjälpte Tomas Hall i flera

säsonger och han fick extra mycket att göra sedan Tomas lagt bilen på taket i Köpenhamn!

2012 gick Raymond i pension, men han driver vidare sitt eget företag RPM Support.

2013 fick han äntligen hjälpa Erik Berger en säsong och därmed var cirkeln sluten för Raymond!

2014 blev Raymond bekant med K-G Almström, som är en stor BMW-entusiast. K-G undrade om Raymond kunde hjälpa honom med hans bilar, bl a en systerbil till "Emmas" BMW från VM-säsongen 1978, som då kördes av Tom Walkinshaw och Dieter Quester. Raymond följde med K-G till Le Mans Classic 2014 att serva en BMW 3.5 CSL Grupp 5 från 1976. Då körd av Dieter Quester, Ronnie Peterson och Gunnar Nilsson... Numera ägd av Tony Walker från England. 2018 blev de inbjudna att köra Goodwood Members Meeting på våren i snöstorm! Tanken är att det skall bli fler resor tillsammans med K-G, men det får framtiden utvisa. Raymond skruvar fortfarande åt Tomas Hall och bilen är klar för årets säsong.

**Bengt-Åce Gustavsson**  
www.racefoto.se



### Ardenkojan som byggdes av Kjell Wallin är till salu.

MK 2-1293 cc Motor o vxl nybyggd våren 2023. Totalt har motorn gått ca 12 tim. Däck för resten av säsongen följer med.

Bilen är mycket snabb med fin balans. Resultat 2023: Flera snabbaste varv/pole/vinster, totalt 12 podium.

**375.000 SEK**

Mvh Per Norén 0727-242300



### Till Salu - Morris Cooper 1964

Före detta en utmärkt bra racerbil, numera gatbesiktad för alltid. Säljes då den inte används. Kan relativt enkelt åter bli racerbil.

Almond green, Union Jack på taket.

Motor 1275 cc

Cooper S bromsar

Sänkt

Störtbur

Racingfälgar

Racingdämpare

Avgassystem för racing

Säkerhetstank

Magnus Rehbinder, Bromma, 0707-404206



### Datsun 280Z, 1976 Race car till salu

Haft bilen sedan 2013. Tidigare gått race i Florida, SCCA. Vagnbok finns. Ny FIA-båge, renoverad motor och kaross. Endast racebil. Ett av få exemplar i Sverige.

Ring eller mejla för mer information, 0708-242425, bo.tinghall@hotmail.com.

Pris enligt överenskommelse.



### Fin Formel Ford till salu:

Elden Saracen 1977

Saracen MK 20

CH.NR 222/20002/77

För mer info:

Per Stureson

per@sturepersson.se

0708-560420

## 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.

Svänghjul 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 länke till förgasare.

## Avgassystem till Van Diemen RF77

Svensktillverkat av Simons (inget engelskt skräp!) Komplet 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. Komplet 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

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](mailto:bengan@racefoto.se) (0703-40 93 00).

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



Janne Tromark säljer dessa fem böcker för 1500 kr, eller högsta bud. Böckerna innehåller unik information om historisk racing.

Ring Janne på: 0708-205233.

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

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

