



RUTFLAGGAN

1

2025

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



- = sid 10-11 = -

RHK på Elmia

- = sid 7 = -

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 0729-957723 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	Per Roxlin 0763-192044 roxlinpe@gmail.com
GT före 1965	Tommy Bencsik 0705-801275 tommy@bencsik.se
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	08-302801	www.mhrf.se

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-montern är klar i Elmia med Benny Augustsson, Magnus Rugsveen, Tomas Otterberg, Anna Lund och Michaela Månlycke.

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Ja, då har vi avverkat årsmötet för 2024 i Jönköping. Det blev ett ovanligt välbesökt möte med 60 deltagare. Vi hade fått in 6 motioner, vilket var glädjande och tyder på stort intresse från våra medlemmar. Även om motionerna blev avslagna så väckte de intressanta debatter. Resultat av dessa kommer vi att se framöver då vi tillsatt arbetsgrupper som analyserar och kommer med förslag till styrelsen hur vi kan gå vidare.

När en motion kommer in måste den behandlas som den är skriven och ska då tillstyrkas eller avslås. Men då några hade en intressant idé i botten, tog styrelsen ändå på sig att se om idéerna kunde genomföras i annorlunda form eller på prov vid något tillfälle. Vissa saker kan inte klubben bestämma över utan måste i så fall få godkänt av HU (Historiska Utskottet) eller TK (Tekniska Kommittén). I fallet om säkerhetstankarna har vi gått till FS (Förbunds Styrelsen) då HU och TK avslog vår begäran. De behandlade ärendet den 10 april och beslutade att inte bifalla.

En fråga har vi just löst och det var åldern för att delta i Historisk Racing. På mötet berättade Sture Danielsson att när han började köra var lägsta ålder 40 år! Nu har vi gått på Svenska Bilsportförbundets generella regler. Således har vi den 10 april beslutat att redan i år får man tävla i Historisk Racing från och med det år man fyller 17. Förare under 18 år måste dock ha en ansvarig ledare med licens.

Under Påsk är det som vanligt Elmiamässan i Jönköping där vi är representerade med bilar och monter som Michaela Månlycke och Tomas Otterberg är huvudansvariga för, vilket vi är mycket tacksamma för. Johan Lund kommer med sitt team att bygga upp en Formel Vee från grunden under

mässan med målsättning att kunna starta bilen på mässans sista dag. Hoppas många av er fick tillfälle att besöka vår monter. Själv ska jag ha min Lotus 20 utställd den 8 juni vid Gärdesloppet i Stockholm.

Även planeringen för 2026 har så smått börjat. Kinnekulles ägare har anställt en ny vd som gör att SSK fått förhoppning om tävlingar där även 2026. När det gäller Knuts-torp pratar vi med danskarna om ett gemensamt arrangemang där i stället för SPVM. Vi diskuterar även med Mantorp om att köra vår fjärde deltävling där, fredag-söndag, en av de sista helgerna i augusti nästa år.

Bilsportförbundet har haft sin Förbunds möteshelg för årsmötet. Det valdes en ny ordförande efter Roger Engström som byttes ut mot Jessica Bjurström, som är den första kvinnan på den posten. Hon har varit GS på KAK och haft en roll på GTR Motorpark i Eskilstuna bland mycket annat. Kan vi hoppas på mer positivitet för vår sport? Inom SBF pågår planering för "Strategi 2030" med mottot "Svensk bilsport – Folksporten som skapar världsmästare". Huvuddelarna i detta koncept är Rekrytering - Utveckling - Samarbete.

Rekrytering tror jag innebär att vi måste göra det enklare för intresserade att testa vår verksamhet. Prova-på möjligheter och administrativa förenklingar kan bidra till detta. Att sänka deltagaråldern, som vi gjort, tror jag är ett litet steg, men vi behöver också hitta fler vägar, och där tror jag att våra arbetsgrupper kommer med bra förslag.

Utveckling, när det gäller Historisk Racing, är t ex när åldersgränsen för bilarna flyttas fram. Men det kan också handla om att förenkla, med bibehållen säkerhet. Även

test av en annorlunda tävlingsform är ett sätt att prova på om det är en passande utveckling för oss.

Samarbete innebär för oss att vi tillvaratar kompetens och har en god dialog mellan förare och styrelse i form av möten med klassrepresentanter som vi planerar två gånger om året. Vi fortsätter också att försöka förbättra samarbetet med teknikerna för att få deras förståelse för det som står i SBF:s Strategi 2030, att förenkla och förtydliga regelverk för att kunna öka rekryteringen.

Påskan har passerat när ni läser det här. Vi som ska tävla har väl bilarna färdiga och har kanske till och med hunnit provköra? Lars-Göran och jag kör premiärtävlingen på Hockenheim 9-11 maj. Brukar bli en trevlig resa med provsmakning av årets sparris. Helgen efter, 16-18 maj, är det dags för Kinnekulle, hoppas vi ses där!



Hans Hillebrink

Ordförande

RHKs årsmöte 2024 i Jönköping

Bengt-Åce Gustavsson



Intresset var stort för RHKs årsmöte i år med drygt 60 deltagare!

RHK höll årsmötet, som vanligt, på First Hotell i Jönköping. Årets möte blev välbesökt med över 60 deltagare. RHKs ordförande Hans Hillebrink hälsade alla välkomna och han började med att berätta lite om säsongen 2024. Det var lite färre deltagare än året innan, men tävlingarna genomfördes på ett bra sätt.

Vi höll en tyst minut för två medlemmar som avlidit under året; Roland Falkenbäck och Leif O "Röret" Jönsson.

Lite praktiska råd inför årets säsong:

Anmäl er i god tid till tävlingarna. Se till att printa ut, fyll i och lämna in mekanikeranmälan vid varje

tävling. Det är ej obligatoriskt att använda HNS, men det är starkt rekommenderat då det gör att det blir färre nackskador om olyckan skulle vara framme. Kom ihåg att ni skall gå och prata med domaren om det har förekommit kontakt på banan, det gäller alla inblandade. Tänk också på "Fair Race", att ni skall behandla varandra med respekt och ha ett vårdat språk. Detta gäller även på sociala medier.

Startavgiften i år blir 3 900 kr och 1 500 kr om ni har ytterligare en bil. Fredagsträningen på Anderstorp kostar 900 kr och 1 800 kr för extra bil.

Årets tävlingar körs så här: 17-18/5 Kinnekulle Ring, 13-15/6 Velodromloppet i Karlskoga, 4-6/7

Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp, 30-31/8 Andersstorp och 13-14/9 Falkenberg.

RHK har skickat in ett ärende till Förbundsstyrelsen där man har begärt att åldersbegränsningen på säkerhetstankar skall tas bort. RHK ser ingen logik i att man får använda originaltank eller hemmagjord aluminiumtank så länge den är hel, men om man köper en säkerhetstank måste den kasseras efter fem år även om den är helt felfri! Ärendet remitterades till Tekniska Kommittén som behandlat ärendet och lämnat sina synpunkter till Förbundsstyrelsen som nu skall fatta det slutliga beslutet.

SBF har skyllt på FIA i denna fråga, men vi har fått följande svar



Roland Falkenbäck avled under året.

från Continental i Tyskland, via deras svenska agent:

"As so often in life – it is not a question of quality or used materials – is a question which official authorities are part of the game!"

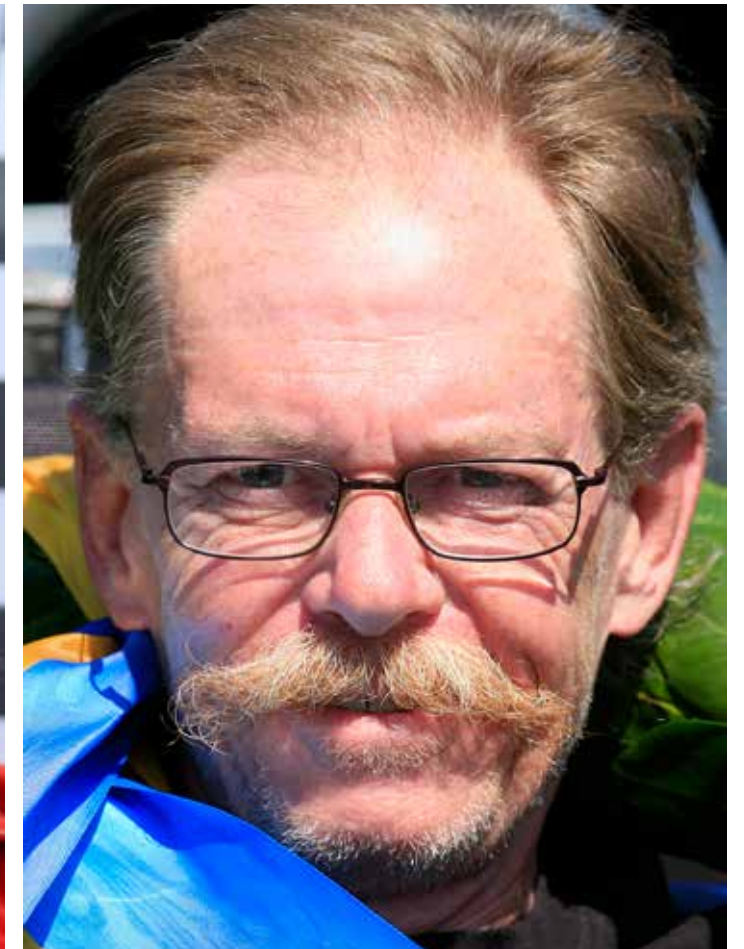
Motorsport:

The Fuel Bladders for Motorsports are subject to the FIA Homologation process.

These bladders need to be re-certified 5 years after date of production. After re-certification the Fuel bladder is useable/valid for the next 2 years. The usability of a fuel bladder for official racing's is therefore 7 years after date of production.

This is a requirement of the FIA and has nothing to do with the durability/quality of the tanks.

These is only valid for Racing cars which are used in "official" racings. If you are not joining an offi-



Leif O "Röret" Jönsson avled under året.

cial race, you can still use the bladder without any problems.

We know that there are some "old" fuel bladders in the market – they can hold more than 20 years if they are always in contact with fuel and not dry out.

Helicopters:

They are no subject to a re-certification referring to any official specification – as far as I know. The production process and the material used are the same – depends on the applications/specification for each Fuel Bladder/Fuel Tank.

The customer can be sure that we only use the best materials and that we have the best quality on the market. This is shown by our years of experience and the very satisfied customers we have.

Med vänlig hälsning

Mattias Svanegård

Area Sales Manager, Segment Elastomer Coatings, Continental Surface Solutions"

De klasser som enligt nyaste Appendix K måste ha säkerhetstank har fått möjlighet att i år köra med aluminiumtank i stället, men varje förare måste söka dispens hos Historiska Utskottet. Bälten får användas så länge de inte är skadade (men i Finland gäller fem år efter sista datum + att det är obligatoriskt med HNS.)

Det blev obligatoriskt redan i fjol att alla historiska bilar måste ha ett dimbakljus på 21w i storleken 20-40 cm2 (kan vara större också enligt HU.)

MHRF bedriver en kampanj mot ELV (End of life Vehicle). Det är ett reellt hot mot vår verksamhet då EU har på förslag att alla bilar som ej är i trafik skall skrotas. Gå gärna in och läs mer om detta på hemsida

dan: <https://mhrf.se/huvuduppdra-get/elv/>

Vår medlemstidning Rutflaggan kommer även i fortsättningen att utges i pappersform då den är mycket uppskattad av er medlemmar. Alla gamla nummer finns också i digital form på hemsidan.

RHK kommer att ha en monter vid bilmässan på ELMIA i Påsk och en bil utställd på Gärdessloppet i Stockholm 8 juni.

Verksamhetsplan för 2025

Ändamålet med RHK är att sprida kunskap om tävlingsbilars historiska utveckling och den kulturella betydelsen av att bevara och främja historiska tävlingsbilars användning.

RHK kommer att köras som RM på samma tävlingsbanor som i fjol. Velodromloppet kommer att arrangeras av Karlskoga Motorstadion i år, vilket innebär att RHK kliver av sitt engagemang som arrangör av denna tävling. Det innebär att samtliga RHK-tävlingar under året kommer att arrangeras genom arrangörsklubbarnas och/eller banornas omsorg. Det innebär i sin tur att RHK inte behöver ta någon ekonomisk risk med sitt tävlande.

Årsfesten kommer att hållas i november tillsammans med Albinsson och Sjöberg i Karlskrona.

RHK kommer att undersöka möjligheten att köra en tävling ihop med den danska historiska racingserien på Ring Knutstorp 2026 (precis som vi gjorde 2014.)

Medlemsavgiften för 2026 kommer att vara oförändrad, dvs 600 kr.

Efter redovisade verksamhetsberättelser och ekonomiska redovisningar gavs styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.

Det blev omval på samtliga poster som var uppe för omval på årsmötet.

Det var sex motioner inlämnade

till årsmötet och dessa diskuterades noggrant.

Här kommer en kort sammanfattning:

Första motionen handlade om att man skulle ta bästa varvtid från kval och race ett för alla standard och GT-bilar och rangordna dessa och sedan skapa startuppställning för andra racet med dessa som grund. På så vis skapas stora och jämna heat där bilar kör mot varandra som är lika snabba. Styrelsen ansåg att det fanns stora risker med att blanda bilar med olika däck osv. Mötet beslöt att avslå motionen, men att man uppdrog åt styrelsen att undersöka möjligheten att genomföra detta som ett experiment under en tävling 2025 för att utvärdera om det kan vara något för framtiden.

Den andra motionen handlade om att åldersgränsen på 18 år för historisk racing skulle slopas. Man hänvisade till att man i vissa moderna klasser får börja köra redan från 14 år. Styrelsen ansåg att motionen var allt för generell och mötet avslog motionen, men styrelsen fick i uppdrag att undersöka om man kanske kan ha lägre åldrar inom vissa klasser. FIA säger att det är ok med 16 år i historisk racing och den generella åldern för modern racing i Sverige är 17 år.

Motion tre handlade om att tillåta aluminiumtankar i slicksklassen i stället för säkerhetstank. Då detta ärende redan blivit avhandlat och godkänt av HU avslogs motionen.

Motion fyra handlade om att RHK ej skall köras som RM. Bakgrunden är ett växande missnöje med onödigt hårda besiktningar under våra tävlingar. Motionären ansåg att Innan vi hade RM var inte besiktningarna lika hårda. När vi kör som RM utses Förbundstekniker av HU och Teknisk chef av tillståndsgivaren. I annat fall utses Förbundstekniker av tillståndsgivaren och Teknisk chef av arrangören. Motionären funderade också om det kunde vara ett alternativ att RHK begär utträde

ur Historiska utskottet och går över till Racingutskottet i stället. Mötet beslöt att avslå motionen, men hoppades på en dialog med HU om att använda sunt förnuft vid smärre, oväsentliga avvikelser. RHKs mål är ju i första hand att alla skall få chansen att tävla med sina historiska bilar och inte känna sig motarbetade av våra besiktningsmän.

Motion fem handlade om att slopa RM och i stället köra RHK som klubb-tävlingar. Då motionen var snarlik motion fyra plus att klubb-tävling innebär max 50 startande drogs motionen tillbaka utan behandling.

Motion sex handlade om att slopa HTP. Det var inte i första hand en ekonomisk aspekt utan det faktum att alla bilar kanske inte klarar kraven för HTP. Det handlade också om att en förare köper en gammal bil och sedan kanske man vill påbörja en renovering, men samtidigt köra några race för att utvärdera vad som behöver fixas mer. Man kanske inte har alla delar och/eller man kanske inte vet hur bilen skall lackeras. Man skulle då kunna få köra på en tillfällig vagnbok under några race tills man känner sig redo att göra klar sin HTP. Huvudmålet var i vilket fall att man i slutänden skall ha en HTP och att det är det man skall sträva efter. Vidare ville man också tillåta utländska gästförare att få köra på sina vagnböcker som är godkända i deras länder, även om det inte är en HTP. T ex har RHK fått en förfrågan om ett gästutbyte med formelförare från Estland som skulle vilja komma över till oss och köra några tävlingar. Mötet tyckte att det var för drastiskt att slopa HTP helt, varför motionen avslogs. Styrelsen avser dock att se över möjligheterna att hitta någon form av förenkling i samråd med HU.

Nu ser vi fram emot en ny säsong.

Bengt-Åce Gustavsson
www.racefoto.se

RHK på Elmia

Bengt-Åce Gustavsson



Johan Lund och Kenth Johansson kommer att bygga ihop en Formel Vee under helgen.

RHK fanns som vanligt på plats under Elmiamässan i Jönköping. Man nådde inte riktigt upp till besöksrekordet från i fjol då kom det 97 000 besökare, i år kom det 91 472 besökare. RHK passade på att sälja T-shirtar och klistermärken.

Några förare i 1000cc Cupen spånade om vad man kan hitta på "off



Tobias Svanberg bygger på sin AMD.

season" och när de var i England fick de se Trial för gamla bilar. De startade STF - Svenska Trial Föreningen och reglerna spikades samma kväll. i korthet står det så här: Bygg på vad du har, fordonsdelarna måste vara från före 1961. Max 21 tums hjul, 2-hjulsdrift, gatlegala däck. Delar som inte kan relateras som fordonsdelar ger pluspoäng och det är viktigare med gemenskap och tedrickande än placering i tävlingen. Tobias Svanberg tog med sig sitt bygge under mässan som heter AMD Neros. AMD står för Alla Möjliga Delar och Neros är för att



Före detta 1000cc Cup-förarna Johan Josefsson och Nicolina Hybert visade upp sin SAAB, med reservkaross (!) inför satsningen på Safarirallyt.

hedra hans pappa Sören som avled strax efter att bygget påbörjades. (Neros är Sören baklänges.)

Johan och Nicolina hade även en tävling där publiken fick gissa vikten på en 2-taktsmotor.

Bengt-Åce Gustavsson

www.racefoto.se

Porsche 911

Gunar Johansson



Den är en mycket tidigt bil, en av de allra första 911 som gjordes och är tillverkad i februari 1965 med chassinummer 409.

Lars Weigl är en sann Porsche-entusiast, han tävlar i Racerhistoriska klubben och kör inte bara en, utan två Porsche 911! Dels kör han en 911S från 1971 och dels den här tidiga 911:an, som den här artikeln handlar om...

Racestripe Magazine träffade Lars Weigl i samband med Velodromloppet 2020. Tävlingen var flyttad från våren till hösten på grund av Corona-pandemin och den hade kortats från tre till två dagar. Det var kval på lördag och tävlingar under söndagen. Antalet tävlande i Velodromloppet var ungefär 200 mot normalt det dubbla, ett år utan pandemi.

Lars tävlar i klassen GT-bilar fram till och med 1965. Det är en kul klass att titta på med jämna heat och intressanta bilar. Ofta dominerar klassen av Lotus Elan och Austin Healey, men i år var Lars med och konkurrerade med sin Porsche om pallplatserna.

Jag får en pratstund med Lars mellan söndagens två race och i det första har han kört in på en total andra-

plats och samtidigt vunnit klassen upp till två liter.

Hur går det köra Porsche 911 när det är blött?

– När det är torrt har jag ingen chans mot de bästa Austin Healey eller Lotus Elan, men då det är vått som idag blev jag tvåa i heatet. Normalt när det är torrt, så är bilen lite för tung jämfört med Elan. Med motorn bak och det är halt har jag bra drivkraft ut ur kurvorna. Jag

kan drifta mig genom kurvorna och hela tiden ligga på gränsen. Det var riktigt roligt!

Hur är det med baktungheten? Många säger att Porsche är lurig och helt plötsligt blir det sladd och baken släpper helt?

– Jo, det kan den ju göra, men jag känner bilen bra och man kan dosera med gasen. Den här bilen är bra inställd och den är skön att köra.

Hur är din erfarenhet som förare?

– Jag började köra långlopp 6-timmars 2004. Jag körde en säsong i ett team som hette JMB-racing, vi var fyra förare som delade en bil. Vi vann serien det året och det var kul och lärorikt. Det kunde bli 90 varv på raken, på Knutstorp. Sedan gjorde jag uppehåll några år innan jag började köra GT-serien med en BMW M4 GT4 och jag körde för West Coast Racing som betalade "gentleman driver" ihop med någon yngre lovande förmåga. Jag tror vi vann något race på Falkenberg och jag var lika snabb som "påläggsskalven".

Hur hamnade du i historisk racing?



Det kan bli stressigt att köra fyra tävlingsheat på en dag, men det löste Lars galant. Förutom den blå 911:an från -65 så kör han också den gula 911S från 1967.



Lars bil är åtråvärd eftersom det bara tillverkades 1920 stycken av årsmodell 1965. Om man räknar med att några rostat sönder och att några används som samlarbilar, så blir det inte så många kvar som kan köras i historisk i klassen för bilar fram till och med 1965.



Med motorn bak och det är halt har jag bra drivkraft ut ur kurvorna



I standardskick ger motorn 130 hästar, Lars motor har 197 och den är byggd av Manfred Rugen i Tyskland. Den har bland annat Solex 40 förgasare och Mahle-kolvar.



Lars trivdes när det var halt och placeringarna lät inte vänta på sig. En total andra- och tredjeplats i blev det i de respektive heaten.

– För 5 år sedan började jag titta på historisk racing. Jag började med att köpa den gula Porsche 911S från 1971, som är ombyggd till en 911 S/T med en 2,5 liters motor med bränsleinsprutning och dubbeltändning. Några år senare skaffade jag den här tidiga 911:an och tävlar med båda i RHK. Det går bra att tävla med två bilar, eftersom de går i olika klasser.

Vad har just den här blå bilen för historia?

– Det är en bil som från början exporterades till USA, den har någon gång på 90-talet återimporterats till Tyskland där den byggts om till tävlingsbil. Så den har varit racerbil rätt så länge. Jag köpte den för tre och ett halvt år sedan och jag har tävlat med den i Racerhistoriska klubben sedan 2017.

Hur många hästar har du i den?

– Det är nästan 200 hästar eller 197 för att vara exakt. Motorn är på nästan två liter och har dubbla Solex-förgasare.

Någon timme senare, efter Racestripes intervju med Lars kör han helgens andra race med den smäckra och stilrena Porschen. Om det varit blött och fuktigt under det första racet, så då öste regnet fullständigt ned. Men Lars trivdes i skyfallet och vattensprutet och han körde in på en tredjeplats i heatet.

Gunar Johansson

Vintage Sports Car



Rekordmånga Bugatti på Knutstorp Revival 2014 (11 st) bland alla andra gamla bilar i depån.

Alternativt reglemente för historiska sport- och racerbilar tillverkade före 1946-12-31

VSCR (Förkrigsklassen A-D)

Vintage Sports Car Register of Scandinavia (VSCR) består av en grupp entusiastiska förare med ambitionen att använda sina gamla sport- och racerbilar inom historisk racing och därmed säkerställa att bredden inom historisk motorsport garanteras – främst via vad

som i dagligt tal kallas "Förkrigsklassen".

Vår filosofi

Våra bilar skall användas, inte bara vara smycken i garaget eller på museum. Förare gläder både sig själva, kollegorna och publiken, genom att aktivt köra och visa upp ett stycke teknisk kulturhistoria.

Vi vill umgås tillsammans under gemytliga former vid racen. Vi vill tävla respektfullt, trots uppenbart olika tekniska förutsättningar. Vi inom VSCR skall försöka öka klassens popularitet genom eget aktivt deltagande och ett engagerande av övriga skandinaviska bilar, som passar in i "förkrigsklassen" och dess racemiljö. Det primära är att vi har kul och trevligt tillsammans och där sport-, och racerbilen är vår samlingspunkt.

Klassen utgör en ganska blandad

grupp av historiska sport och racerbilar producerade före 1947, i gruppen finns således rena Grand Prix bilar som Bugatti 35, men även sportbilar som MG och Riley.

Utmaningar för klassens fortlevnad.

Liksom i övriga klasser i historisk racing ska våra bilar uppfylla FIA App K. Alla vet att om något finns på bilen som inte fanns på den direkt från fabrik så ska man kunna visa att det användes under perioden. Som alla säkert förstår blir det svårare och svårare ju äldre bilen är att få fram dokumentation på hur bilarna såg ut på den tiden.

Några av de bilar som gått i klassen har varit utrustade på ett sätt som man inte kunnat visa att de verkligen kördes på trettioalet. Och några har inte kommit ut på banan av samma anledning.



Det är alltid gemytligt i depån med alla "gammelbilar."

De sista 5 åren har varit en utmaning inom förkrigsklassen, då deltagandet minskat. Risken är uppenbar att förkrigsklassen dör ut på sikt om vi inte gör något radikalt för att få fortsätta köra racing, som är vår stora passion.

VSCR- reglemente (Standard, Modify & Special)

Med de utmaningar vi ställs inför för att få köra racing, så har vi tagit fram detta VSCR-reglemente så vi kan få delta och tävla med en förkrigsbil som kanske inte är 100% original, men har **komponenter som alla är från tidsperioden** och dessutom ser tidsenlig ut rent karossmässigt.

Basen för VSCR-reglementet är det av **engelska Vintage Sports Car Club (VSCC)** framtagna reglementet, och som använts i England under många år, dvs är väl beprövat.

Detta är att betrakta VSCR som ett preliminärt reglemente under något/några år. Under provperioden kommer utvärdering att ske för att se om eventuella justeringar/tillägg erfordras.

VSCR-reglementet skall borgen för att bilen är per definition en förkrigsbil. Varje bil skall godkännas av VSCR-Kommittén, så klubbar aktiva såväl vad gäller historiska bilar som inom Historisk racing

känner tilltro och förtroende att tävlande bilar är korrekta. Detta gäller inte de bilar som redan har FIA's HTP -handlingar. Observera att vi uppmanar alla som har en bil som uppfyller App K att skaffa HTP-handling. Avsikten är att köra bilar med HTP-handling och VSCR bilar i samma heat, men prisbedöma separat. I år är avsikten att vi kör tre av tävlingarna i RHK-serien (Gelleråsen, Knutstorp och Falkenberg)

VSCR och RHK i samarbete

Detta reglemente har tagits fram av **Vintage Sports Car Register, Scandinavia** i samarbete med **Racerhistoriska Klubben i Sverige (RHK)** som ett komplement till FIAs APP K.

Reglementet avser endast sport och racerbilar tillverkade inom perioden A – D enligt FIAs definition, dvs fram t o m 1946.12.31.



Göran Svensson i sin T-Ford.

Observera att "Gemensamma tävlingsregler" och "Tekniska" regler utfärdade av SBF (Svenska Bilsportförbundet) alltid gäller och att dessa regler gäller utöver dessa.

Bilar som tävlar enligt detta reglemente ska även uppfylla FIA App K Art 5 tom 6.7 samt App K App II Art 3.2

Har Ni frågor och funderingar om detta reglemente och om Ni kan vara med mer Er förkrigsbil, så kontakta Magnus Neergaard (magnus.neergaard@telia.com) eller Peter Kumlin (pk@nuinternet.com)

*Vi ses på banan,
VSCR-Kommittén*



Glenn Billqvist i en Austin Seven Special.

Ny svensk Formel VEE

Bo Lindman

Mästarmekanikern Willy Dolling konstruerar en ny svensk Formel VEE

När Formel Vee kom till Sverige i slutet av 1965-års tävlingssäsong, var det starten för en av de största formelbilsklasserna i vårt land någonsin. Många var inledningsvis skeptiska till de VW baserade racerbilarna. Kunde det verkligen bli riktig racerbil med alla viktiga delar tagna från en vanlig "bubbla"? Belackarna fick snabbt tänka om. Redan efter ett par år fanns det över 200 Fvee racers i vårt land. När Formel Vee-epoken klingande av i mitten av 1980-talet, talade man om mer än 300 bilar i klassen genom åren. Osäkert om det verkligen var fullt så många dock, många tidigare Fvee-racers utvecklades och fick i ny skepnad genom åren, vartefter kunskapen och konkurrensen ökade.

Säkert är dock att Formel Vee är en av landets största racingsuccéer genom tiderna. Att det stora intresset också lockade tillverkare att satsa på klassen är självklart. Bilarna lämpade sig utmärkt för småskalig tillverkning, där en tillverkare kunde tillhandahålla en rörram och kaross som sedan av köparen försågs

med motor, växellåda, hjulupphängning, bromsar och styrning från en VW typ 1.

Givetvis kunde den som ville även beställa en komplett bil från flera av tillverkarna av Formel Vee bilar, liksom att den händig själv kunde bygga sin bil helt på egen hand runt VW-delar.

Scania-Vabis importerade byggsatser

När klassen introducerades i vårt land, var det amerikanska tillverkare som gällde. Det var ju i USA klassen uppstod redan i början av 60-talet. Den svenska VW-importören, Scania-Vabis tog genom sin racingåkande PR-man Leif Hansen hem ett antal byggsatser från Beach och Autodynamic inför introduktionen av klassen. En av de som fick till uppgift att sätta samman dessa bilar var den från Tyskland bördige, Willy Dolling. En erkänt kunnig VW och Porschemekaniker, som bland annat skötte om C-G "Sveriges-Bilradio" Hammarlunds tävlings-Porsch och Sten Axelssons Carrera 6. Den noggranne Willy var inte så värst imponerad av de amerikanska konstruktionerna, utan tyckte att man borde kunna



Willy Dolling kom till Sverige på 50-talet och blev snabbt en uppskattad mekaniker åt den svenska racerföräreliten. Hans specialitet var VW och Porsche. Han har skruvat åt förare som C-G Hammarlund, Sten Axelsson, "Grus-Olle", Bernt Jansson, Leif Hansen, "Sputnik" Källström, Esso Gunnarsson med flera. Hans ryktbarhet var stor i depåerna, men utanför var han mer eller mindre okänd. Han konstruerade en egen Formel V, vilken tillverkades under 1966-67 i tre versioner och i 52 exemplar. Willy hade dessutom hand om BP Racing Service och med "BP-bussen" försåg de tävlande med bensin och service.

åstadkomma något bättre på egen hand.

En ny svensk tävlingsbil ser dagens ljus

Sagt och gjort. Willy Dolling började rita på en egen design, som skulle bli modernare, lättare och framför allt lägre än de amerikanska vagnarna. Inför säsongen 1966 stod den första versionen klar att visas. En låg och smäcker bil, som visade på en vilja till nytänkande, bland de annars i den tidiga Formula Vee historien kanske en aning klumpigt designade bilar.

Ramen som var utförd i fyrkantströr hade, utöver det tydligt lägre utfö-



Esso Gunnarsson och Barbara Johansson lapar sol vid en provkörning för tidningen BilSport på Skarpnäck hösten 1966. Essos Dolling syns närmast kameran, medan Barbara ses vid sin Beach Car. En bil som även den kom att tillverkas av RPB under namnet Broke, som ett budgetalternativ till Dolling FV.

randet, jämfört med konkurrenterna, en något annorlunda, mer öppen lösning runt motorn. Det sparade vikt och gav bättre tillgänglighet vid motorbyte, men gav tyvärr bilen tveksamma vägegenskaper, då vridstyvheten i bakvagnen inte blev den bästa. Något som snart åtgärdades på kommande chassin, även om de tidiga Dollingbilarna aldrig tillhörde de bästa i det avseendet.

Den låga profilen, med föraren i mer liggande position, liknande F3 bilarna vid samma tid gav dock bilen visst övertag på banornas snabbare partier, då ett något lägre luftmotstånd var en fördel.

Totalt sett måste de tidiga Dolling-bilarna anses vara tämligen lyckade konstruktioner, vilket inte minst bevisades av att Willy Dollings försteförare i det av BP stöttade VW-teamet, "Esso" Gunnarsson som efter en direkt avgörande säsongsfinal på Gelleråsen blev tvåa

i Riksmästerskapet med sin Dolling Fvee efter Curre Johanssons i en Beach. Framskjutna placeringar med Dollingbilar togs också av Speedwaymästaren Ove Fundin och Barbara "Bra-Bra" Johansson detta premiärår.

Efterfrågan ökade

Dollings Fvee vann därmed snabbt popularitet hos förarna. Många ville köpa en bil. Willy Dollings bekymmer var att han inte riktigt hann med att tillverka ramar och karosser i takt med att beställningarna strömmande in. Han hade ju fortfarande hand om tävlingsbilar för den svenska VW och Porsche importören Scania-Vabis och skötte samtidigt om BP racing service ute på landets racerbanor. Lösningen på detta blev att en liten plastindustri i norra Sverige, som också fått upp ögonen för Formel Vee succén åtog sig att tillverka chassin och karosser på licens åt Willy Dolling.

Företaget som snart skulle bli känt som Racing Plast Burträsk, eller RPB hade redan börjat tillverka en bil i stort baserad på Beach chassi och med en kaross från samma fabrikat. Den kallades Broke och utgjorde instegsalternativet för den som ville bygga en Formel Vee. Dolling var det mer påkostade och avancerade alternativet hos den unga, norrländska racerbilstillverkaren.

Ny version av Dolling

Inför säsongen 1967 satsade Willy Dolling på en helt ny konstruktion, med lärdomarna från 1966-års täv-

lingar. De första bilarna ritades och byggdes under vintern 66/67 av Willy Dolling själv i Stockholm för "Esso" Gunnarsson som fortsatte i det BP-profilerade VW-teamet med sina gula bilar, med grön dekor. Ny förare i teamet var också 1966-års riksmästare Curre Johansson, som utöver en splitt ny VW 1300 kunde kvittera ut en "fabriksstyrning" i Willy Dollings team i en helt nybyggd bil.

Men det var nära att det inte blivit någon säsongspremiär för Curre det året. En svetsloppa i en strumpa som i alla hast slets av satte eld på bilbygget i Dollings verkstad. Det gick trots allt bra till slut, men Willy, Curre och hans mekaniker Bosse Pettersson fick slita dygnet runt för att bygga en helt ny bil, inklusive



Prototypen till 1967-års Dolling provkörs. Det är samma bil som artikelförfattaren senare äger med chassinummer 11004 och som gör comeback med Anders Bertilsson De första provkörningarna av den helt nya konstruktionen inför 1967-års säsong skedde med halvfärdig bil inne på Scania-Vabis fabriksområde tidigt samma vår. Dollings nära kontakter med VW-importören, gav Dollings BP sponsrade team närmast status av "fabriksteam" i den Svenska Fvee-cirkusen. Notera raderna av helt nya VW i bakgrunden denna lätt disiga tidiga vårdag.



Den första generationen av Dolling Fvee kännetecknades av en marknad lägre och smäckrare profil än övriga samtida Fvee konstruktioner, vilket framgår tydligt på denna bild där Esso Gunnarsson är på väg mot en andraplats i Dalsland Rings invigningstävling i juli 1966.

	DUBBELSEGER FÖR DOLLING F-V PÅ JYLLANDS RING	TILLVERKARE: Racing PLAST TEL. 0910/52532 SKELLEFTÅ
Ram och kaross, fullt färdiga för monterring av VW-detaljerna.	1:a S. O. Gunnarsson 2:a Ove Fundin	Beställningar göres till: Racingplast, försäljn.-avd., Sthlm. Attundav. 50, Bromma. Tel. 08/87 58 06 c. kl. 17.
PRIS: 3.100: —		

Annons för Dolling FV publicerad i tidningen BilSport i december 1966. Återförsäljaren var Per Cewrien, som i egenskap av redaktör i tidningen BilSport, tillsammans med Leif Hansen hos VW importören Scania-Vabis, var en av de mest pådrivande när det gällde att introducera Formula Vee i Sverige.



2010 återfann artikelfattaren Esso Gunnarssons bil hos den danske formelbilsentusiasten Kai Madsen. Det är alltid en speciell känsla av förväntan att hämta upp ett nytt racerbilsprojekt med spännande historia, även om det kan te sig som ett stort plockepenn, eller 1000-bitarspussel.

att svetsa ihop en ny ram istället för den kraftigt brandskadade.

- Det gick åt mycket Napoleonbakelser, som var Dollings favorit mindes Curre många år senare.

Nytt chassi i rundrör

Den för 1967 helt nya bilen fick en ny ramdesign, fortfarande lägre än konkurrenternas, men nu betydligt mer vridstyv, inte minst för att ramen nu var helt utförd i rundrör och dessutom till vissa delar "boxad" för ökad vridstyvhet. Även karos-



Nye köparen Bo Lindman skakar hand med säljaren Kai Madsen.

sen fick ett helt nytt, modernare utseende och påminde inte så lite om dåtida F3 bilar till sitt utseende. Det var bara fläktkåpan över motorn som avslöjade ursprunget.

Den nya bilen blev en betydligt bättre konstruktion och fortsatte att slåss om topplaceringarna i Sverige och även internationellt på Nürburgring, där man blev fyra och femma i hårdast tänkbara konkurrens.

RPB blev inte nöjda

Men den mer avancerade konstruktionen av chassit, var inget som gjorde licenstillverkaren, Racingplast Burträsk så värst glada. Ramen var helt enkelt lite

för arbetskrävande för att vara lämplig för serieproduktion ansåg man. I varje fall om den skulle



Direkt vid återkomsten till hemlandet blev Essos racer pro-visoriskt i hopmonterad för en första överblick av projektet. Erfarna formelbilsspecialisten Micke Juhlin var till stor hjälp under renoveringsarbetet. Bilen visade sig vara tämligen komplett och med de flesta originaldetaljerna bevarade.

kunna hållas lönsam. Det ledde så småningom om till att samarbetet avslutades efter 1967-års säsong.

Willy Dolling fortsatte dock själv tillverka ramar i rundrör utförande i begränsad skala ytterligare en tid. Detta gjorde också att de Dollingbilar vi idag ser i historisk racing ibland kan vara rätt olika varandra i detaljer och utförande. Det förekommer bilar med den äldre, run-



Racers view; här syns tydligt delar av ramkonstruktionen med rundrör. Dolling var en av de absolut första att använda rundrör i ramen i allemansklassen Formula Vee. I mer avancerade racerbilar var det legio sedan länge.

dare karossen med rundrörssramen, utöver den ursprungliga ramen i fyrkantströr. Samtidigt förekommer det bilar med den senare karossen som försetts med den äldre typen av ram. Troligtvis levererades merparten av de Dollingbilar som tillverkades hos RPB med den mer produktionsvänliga fyrkantströrssramen, medan Dolling själv oftast tillverkade rundrörssramarna.

En historisk tävlingsbil hittas

Av de Dollingbilar av 67-års modell som idag är kända, är 2-3 stycken försedda med rundrörssram, övriga har den tidigare ramen i fyrkantströr. Den mest väldokumenterade Dolling Fvee från 1967 är kanske den som kördes säsongen 1967 av "Esso" Gunnarsson och Greger Kronegård säsongen därpå. Efter det är ägarlängden mer brokig och inte i detalj känd, då den både under sin aktiva tid och efteråt vandrat genom flera händer.

Bilen återfanns i Danmark av artikelförfattaren för drygt tio år sedan. Den dåvarande ägaren i Danmark, Kai Madsen hade köpt bilen från Jörg Meier i Skåne ett antal år tidigare, men tyckte att en så känd svensk Formel Vee borde återföras till sitt hemland och kontaktade undertecknad som då skrev en del om historisk racing i Classic Motor.

Tillsammans med tidningens dåvarande chefredaktör beslutades att bilen, som var ganska komplett men krävde en omfattande renovering, skulle passa bra som artikelserie i tidskriften Det gav oss också chansen att både fördjupa oss i den intressanta historien runt Formel Vee i allmänhet och speciellt denna smått legendariska representant för de tidiga svensksbyggda Fvee konstruktionerna, samtidigt som vi kunde visa på de utmaningar som fanns både i renoveringen och letande efter bilens kompletta historik. Trots gedigna insatser av flera inblandade, lyckades vi aldrig att helt reda ut den kompletta ägarhistorien för Ex. Esso Gunnarssons bil med chassinummer 11004.



Bilen ägs och körs sedan 2023 av Gitte Gunnars.

Frånsett bilder på bilen från de aktiva åren på tävlingsbanorna, med bilen i sina för tiden olika skepnader, förblev delar av historiken dunkel mellan Greger Kronegårds och Jörg Meiers ägande av bilen. Ett inte helt ovanligt faktum för gamla racerbilar, speciellt inte om de är av, för gemene man, något enklare snitt. Klart är dock att den under den mindre kända delen av sin tävlingshistoria tävlades av två, kanske tre olika förare i Fvee och senare troligen också SSK-seriens

Formelklass. Att det ändå var samma bil bevisades utöver ramkonstruktionen, bland annat av att vid nedslipning av karossen kom de färger fram som kunde styrkas av de olika fotografier som hittats.

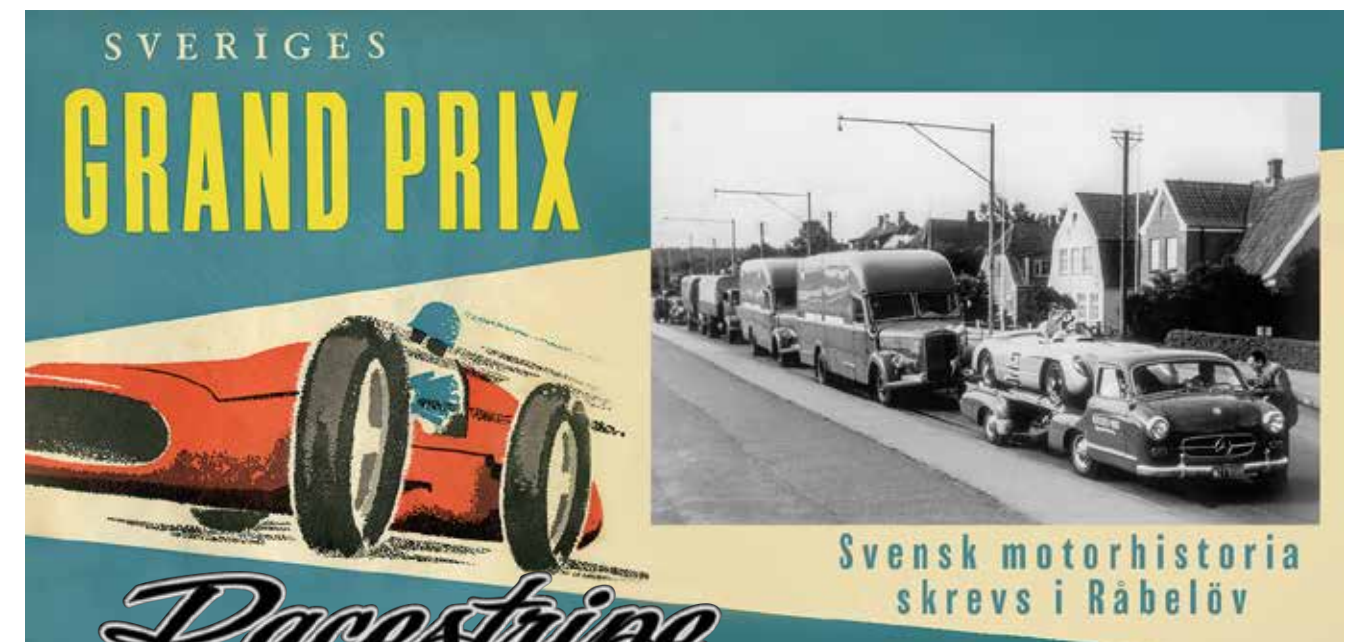
Bertilsson tar över

Renoveringen av före detta Esso Gunnarssons bil slutfördes senare med utmärkt resultat av Anders Bertilsson som såg till att bilen återkom ut på banan, nära på exakt 50 år efter dess första varv på en racerbana. En jubileumscomeback som knappast kunde sluta bättre, då Bertilsson tog hem segern i premiärracet, likväl som både Formel Vee cupen och totalsegern i RHK-Cupen 2017!!! En Grand slam som dessutom kröntes med en tredjeplats och klassegger i Riksmästerskapet för historiska formelbilar. Systerbilen, som kördes av Curre Johansson återfanns som renoveringsobjekt,

även den i Danmark, men finns numera i Norge enligt senaste kända uppgifter. Den silverblå lackade bilen som kördes av VWs PR-man Leif Hansen finns bevarad i Finland. Denna har dock det tidigare ramutförandet.

Ytterligare en fint renoverad 67:a med ram i fyrkantströr har tidigare funnits i Dansk ägo. De tidigare Dollingbilarna finn bevarade i fler exemplar, varav någon med den modernare rundrörssramen. Totalt sett ska det ha tillverkats 52 Dolling Fvee. Dokumentationen från tiden är dock inte fulltalig och chassinummerserier var man inte så noga med vid den här tiden, så siffran får möjligen tas med en lagom nypa salt. En intressant milstolpe i den framgångsrika svenska Formula Vee historien utgör Willy Dolling och hans konstruktioner.

Bo Lindman



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



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

Ford

Renoverade Formel Ford motorer 1600cc.

Önskas köpa en ventilkåpa till Lotus TC.

Sture Danielsson 0709-307759

Knepiga kullager?

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

Lotuskarosser

1 st 1963 Lotuskaross färdig race grundad

1 st 1965 Lotuskaross färdig race grundad

Fram och bakvagnsdelar

Ulf Dahl 0739-492993

Avgassystem till Van Diemen RF77

Svensktillverkat av Simons (inget engelskt skräp!) Komplett med 300mm långt slutrör svetsat på kollektorn. Monteringsfärdigt, bara ljuddämpare som saknas. Passar nog även till andra bilar.

Avgassystem till FF 2000 Van Diemen 1982. Kompletterat 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

Ny däckagent?

Per Skårner har varit samordnare av inköp av däck de senaste åren, men nu vill han att någon annan skall ta över denna syssla. Du som känner dig manad skall ta kontakt med Per på: 0727-412476 eller perskarner@hotmail.com.

Fyrklöver! Köp alla fyra för 1500 kr



Bengt-Åce Gustavsson har skrivit fyra böcker om racinghistoria. Ni köper dem genom att skicka en beställning till: bengan@racefoto.se eller via hemsidan: www.racefoto.se

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, Gelleråsbansans historia. Historien om Super Saloon och Super Star. Jag säljer även fotocollage, förstoringar, tackkort, julkort mm. Se hela utbudet på: www.racefoto.se

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.

