



RUTFLAGGAN

2

2025

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

Tractorpulling & Rövarheat!

- = sid 7 = -



*Tysk tradition
under läktaren*

- = sid 14 = -

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

Hemsida: www.rhkswe.org
Organisationsnummer: 802013-0582
Plusgiro: 49377-5
Swish: 12345 51586
IBAN: SE23 9500 0099 6034 0049 3775
BIC/SWIFT: NDEASESS

Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Bengt-Åce Gustavsson, Centralbacken 6, 666 31 Bengtsfors,

bengan@racefoto.se, 0703-409300

Vi behöver både bilder och reportage!

Kassören önskar att när ni gör er betalning av medlemsavgiften skall ni uppge ert namn i meddelanderutan.

Om NI önskar att använda något material från Rutflaggan, vänligen kontakta respektive artikelförfattare och fotograf.

Kontaktinformation:

Styrelsen	
Ordförande	Hans Hillebrink 0706-977974 hillebrink@hotmail.com
Sekreterare	Jan Christians 0706-798990 jan.christians@projektledarbyran.se
Kassör	Anders Ek 0702-744062 anders.ingelstorp@gmail.com
Ledamot	Johan Lund 0705-443150 johan@mekauto.se
Ledamot	Lars Weigl 0703-189045 lars@weigl.nu
Ledamot	Michaela Månlycke 0708-551741 mikaela.manlycke@alvesta.se
Ledamot	Ledamot Helena Häger 0705-355606 helena.hager@hotmail.se
Ungdomsgr.	Anna Lund 0722-390161 sportandtrainingbylund@gmail.com
Adjungerad	Bengt-Åce Gustavsson 0703-409300 bengan@racefoto.se

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	Vakant
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	Vakant

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 2025 är 600 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: Peter "Lill-Orsa" Bohlin tog en dubbelseger i Formula Slicks.

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Äntligen har vi nu kommit igång och sommaren är här med efterlängtat värme på lagom nivå. Läste att det varit 30 - 40 grader i t.ex. Spanien och då förstår jag varför det är populärt att åka norrut till svalka i stället för söderut.

I maj var ju Lars-Göran och jag ner till Hockenheim för årets premiärtävling. Resan var ju trevlig men tävlingen kunde gått bättre. Lars-Görans bil gav upp på kvalets första varv. Min Lotus 20 gick bra i första racet då jag vann klassen och var 13 totalt, men på mållinjen slutade drivningen, så det blev inget andra race. Det var två molokna svenskar som återvände hem. Nu har jag bytt koppling, 4 lyftare och kamaxel inför nästa tävling på Brands Hatch.

I samband med nationaldagsfirandet arrangerade KAK Gärdesloppet och på lördagen var det bilutställning där jag kunde visa upp min Lotus och göra reklam för RHK och Velodromloppet. Intresset var förbluffande stort och jag lyfte säkert 50 ungar i och ur sittbrunnen. Kanske har något frö såtts till en ny racerförare.



Velodromloppet hade kanonväder och ca 4000 åskådare under helgen. Vi borde ha kunnat varit lite fler än de 150 förare som kom, men det blir säkert fler nästa år. Det vore välkommet om fler 17-åringar deltar nu när vi lyckats sänka gränsen i reglerna. RHK släppte för första gången över arrangemanget till KMS som skötte



Hans Hillebrink fick Presidents Trophy.

det på ett utmärkt sätt. Traktorpulling var ett nytt inslag liksom flyguppvisningen.

Lördagskvällens middag var som vanligt välbesökt med över hundra deltagare. Vandringspriser delades ut och jag fick en stor överraskning när jag fick äran att ta emot President's Trophy.

En av motionerna till årsmötet gällde heatindelning baserat på varvtid i stället för klass. Nu körde vi en variant på det som avslutningsheat på Gelleråsen, men de sex deltagarna var det inte läge att ha olika heat. Nu har vi testat det och det lär nog inte bli någon upprepning.

Jag skrev tidigare om SBF:s "Strategi 2030" för att öka rekrytering och förenkla inträdet i sporten. Nu har Racingutskottet beslutat förlänga nyttjandetiden för säkerhetstankar inom modern racing, vilket publicerades på SBF:s hemsida. Men inom kort togs det bort av SBF då beslutsrätten ifrågasätts. Fortsättning följer.

Inom Historisk Racing gäller det huvudsakligen F3 och här har vi

en preliminär lösning i år som ger möjlighet att få delta om man visar att ny säkerhetstank är beställd. Kriget i Ukraina har tagit alla resurser för tillverkning i anspråk så det är långa leveranstider. Att tankblåsorna klarar 20 - 30 år är väldokumenterat, men problemet ligger på en annan nivå. Enligt FIA skall säkerhetstankar ombesiktigas fem år efter tillverkningen för att få användas högst två år till. Därefter ska de kasseras, oavsett om de fortfarande ligger ouppackade i kartongen eller har använts.

Nu nalkas Knutstorp och jag hoppas på stor uppslutning. Dessvärre fick jag dubbelhaveri på Velodromloppet och tvingas stå över. Sedan blir det en lugn semesterperiod fram till Anderstorp i slutet av augusti.



Hans Hillebrink

Ordförande

Säsongsstart på Kinnekulle Ring

för Riksmästerskapet i Historisk Racing

Bengt-Åke Gustavsson

Racerhistoriska klubben körde årets första tävling på Kinnekulle Ring med SSK som arrangör. Det var soligt och fint försommarväder med lite kyliga vindar.

Standard & GT Ny

I klassen för de nyaste Standard och GT bilarna fick vi se 20 bilar på griden. Mikael Mohlin tog pole med sin SAAB Sonett III, men i starten orkade han inte hålla emot de starkare bilarna. Jari Konola släppte lös alla hästar på en gång i sin Plymouth Barracuda och han stormade fram från fjärde startrutan till ledning före familjen Andersson/Viktorsson i sina Oplar. När Mohlin fått upp tempen i däckens började han avancera i fältet. Han plockade placering efter placering med imponerande fart. Han kom ikapp ledande Konola strax före TV-krönet. Mohlin laddade för att ta över ledningen, men Konola stängde dörren och Mohlin körde ut på gräset för att undvika en kollision. Detta gjorde att han snurrade och kanade in på banan igen rakt framför Claes Andersson och kol-



Arvid Viktorsson före brodern Josef på väg mot seger i det nyare standard och GT-heatet.

lisionen var oundviklig. Smällen tog hårt på båda bilarna och helgen var över för båda bilarna. Racet avslutades bakom säkerhetsbilen med Konola som segrare före Arvid och Josef Viktorsson.

I det andra racet ledde Arvid Viktorsson från start till mål. Konola försökte hänga med, men han tvingades bryta på det fjärde varvet. Josef tog andraplatsen och Bo Warмениus tog tredjeplatsen med sin Ford Escort.

Formel Vee

Formel Vee var helgens störta heat med 22 bilar på griden. Melwin

Nilsson tog pole, men bakom honom var det otroligt jämnt med sex bilar inom en sekund! Det var verkligen upplagt för spännande race och så blev det. Nilsson tog ledningen, men han tvingades snart släppa den till Simon Lindholm och han tappade ytterligare en placering när Robert Lindholm också tog sig förbi. Simon fick en betryggande ledning, men så snurrade han plötsligt och tappade till tredje plats. Melwin återtog ledningen, men Simon kom igen och lyckades ta segern till sist före Melwin och Robert. – Jag slappnade av lite när jag ledde och vips så snurrade jag och fick börja om, sa Simon. I B-klassen lyckades Fredrik Häger vinna knappt före Anders Tjärnlund och Tomas Johansson.



Simon Lindholm tog en dubbelseger i Formel Vee före Melwin Nilsson.

Även det andra racet blev spännande med växlingar i täten och även en säkerhetsbil med bärgning. Simon Lindholm tog en ny seger före Melwin Nilsson med Stefan Nilsson som trea. I B-klassen vann Tjärnlund före Häger och Johansson.

1000cc Cupen

1000cc Cupen hade också ett stort startfält med 18 bilar på griden. Torbjörn Andersson startade från pole, men Gustaf Stenquist kom som skjuten ur en kanon och tog ledningen. Stenquist hade en be-



#52 Torbjörn Andersson tog en dubbelseger i 1000cc Cupen.

tryggande ledning i sex varv, men på det sjunde sade transmissionen upp sig och han tvingades parkera. Andersson kunde därefter ta en säker seger före Lars Jameson och Joakim Elander. I E-klassen vann Jan Christians före Bernt Bringefors och Peter Kumlin. Andersson vann även det andra racet före Jameson med Roger Håkansson som trea. I E-klassen tog Christians en ny seger före Kumlin och Matz Fröbom.

Formula Slicks

FIA har ändrat åldersgränsen för historiska bilar från 1990 till år 2000. Peter "Lill-Orsa" Bohlin blev den förste föraren att komma till start med en nyare bil när han kör-



Torgny Johansson tog en dubbelseger i Formula Slicks.

de en F3:a från 1994. Bohlin ledde det första racet, men fick ge sig mot Torgny Johansson i hans F2:a. Bohlin tog andraplatsen före Tobias Alriksson. I det andra racet tog Johansson ledningen, men Bohlin satte allt under bron för att köra om, men kanade istället av banan och tvingades bryta. Johansson vann före Magnus Ramsö och Alriksson.

Standard & GT före 1965

Det var tyvärr väldigt få standardbilar före 1965 som hade anmält sig till årets premiärtävling. Man placerade därför dessa tillsammans



Reine Bergström vann det första racet i GT-1965.

med GT-bilarna. Det blev en bra mix med 18 bilar på griden. Reine Bergström tog ledningen från start med sin Lotus Elan, men han fick problem med kopplingen i slutet av racet och höll på att tappa segern. Men han lyckades hålla undan och vinna med en tusendel före Bengt-Åke Bengtsson! Nikolaj E Mortensen kom trea. Bland standardbilarna fick vi se en intensiv kamp mellan Hans Beckert och Joakim Frid där Frid gick segrande ur striden före Beckert och Kevin Bengtsson. I det andra racet ledde Bergström i åtta varv, men tyvärr tvingades han parkera på det nionde. Bengtsson vann därmed GT-klassen före Claes Andersson och Per Roxlin. Standard-



Hård kamp om ledningen i det nyare standard och GT-heatet mellan #76 Mikael Mohlin och #66 Jari Konola.



Joakim Frid tog en dubbelseger i Standard -1965 efter en intensiv kamp mot Hans Beckert.

bilarna bjöd på en ny fin kamp och de höll sig uppe i toppen av fältet ihop med GT-bilarna. Frid tog en ny seger före Beckert och Bengtsson.

Formel Ford

Det blev dramatiskt redan under förmiddagens testpass i Formel Ford när Björn Otterberg krockade ihop med en annan bil efter ett missförstånd på banan. Otterbergs bil gjorde en volt och kanade upp och ned längs banan. Otterberg var mörbultad och togs till sjukhus för observation, men han kunde lämna någon timme senare då han var ok.



Pentti Hildingsson tog en dubbelseger i Formel Ford.

Bilen behöver dock en hel del kärlek innan den är körbar igen. Bengt Lofthammar ledde första halvan av racet, men hans race slutade tyvärr i sandfällan. Pentti Hildingsson vann före Anders Lofthammar och Lars-Erik "Atte" Åkersten. Hans Hillebrink vann Formel Vee D före Bo Paulson. Hildingsson vann även det andra racet, nu före Bengt Lofthammar och Åkersten. Paulson vann Formel Vee D-klassen.

Standard & GT 1966-1971 under 1300cc

Den lilla standard och GT-klassen för bilar från 1966-1971 under 1300cc blev en tunn historia. Flera sena avhopp och tekniska problem gjorde att det till sist bara blev fyra

Sejer till Norge i 1300cc-klassen 1966-71 genom Rune Guttormsen.

bilar kvar som körde racet, men det blev ett internationellt race med 50% norrmän! Rune Guttormsen vann det första racet före Kåre Vaskinn och Hans Eklund. Eklund vann det andra racet före Vaskinn medan Guttormsen tvingades bryta.

Nu väntar årets största race för historisk racing, nämligen Velodromloppet Historic GP som körs på Gelleråsen Arena i Karlskoga den 14-15 juni.

Bengt-Åce Gustavsson
www.racefoto.se

Tractorpulling och Rövarheat

Velodromloppet bjöd på nyheter

Bengt-Åce Gustavsson



Traktorerna bjöd på show med sin Tractorpulling. Foto: Janne Andersson

Velodromloppet Historic GP kördes traditionsenligt på Gelleråsen Arena helgen före midsommar med 150 deltagare. Årets tävling arrangerades av Karlskoga Motorstadion och årets nyhet var Tractorpulling på gärdet bakom depån. RHK provade dessutom att köra ett rövarheat för alla bilar med tak.

Standard Ny

Helgens största heat var det nyare standard och GT-heatet för bilar mellan 1966-2000. 30 bilar kom till start. Rikard Hasselblad tog pole med sin vackra och snabba Chevron B8. Han ledde inledningsvis, men fick problem med växellådan. Arvid Viktorsson övertog ledningen. Hasselblad tappade treans växel, men han anpassade sig snabbt

och kunde överta ledningen i några varv tills växellänkaget gick sönder och han tvingades parkera. Viktorsson vann därmed det första racet i



Rikard Hasselblad vann heatet för det nyare standard och GT-heatet.

sin Opel GT före Gunnar Arestav och Bo Warмениus i var sin Ford Escort RS 1600. Hasselblad kunde laga länkaget och han tog kommandot i det andra racet. Efter drygt halva racet tappade Arestav ett hjul och bilen blev stående mitt kanten av depåkurvan. Heatet rödflaggades, men vid omstarten blev det kaotiskt då inte bilarna hade ställts upp i rätt ordning. Det blev extra-pyssel för tidtagaren att reda ut alla tider efter racet, men till sist utropades Hasselblad som segrare före Viktorsson och Warмениus.

Formel Vee

Formel Vee mönstrade 21 bilar till start denna gång. Robert Lindholm tog pole. I båda racen blev det en klunga med fyra bilar i topp och det var Melwin Nilsson, Jan Lindqvist och bröderna Robert och Simon Lindholm. Denna klunga drog ifrån övriga fältet. Nilsson tog hand om ledningen tidigt i loppet. Han utmanades hela tiden, men han lyckades freda sig. Simon Lindholm gjorde ett misstag i Ejes kurva och tappade några sekunder. Nilsson kunde slita sig loss från uppvakningen i slutet av racet och vinna med sex sekunder före Lindqvist och Robert Lindholm. I B-klassen vann Anders Tjärnlund före Fredrik Häger och Jimmy Carlstedt.

Kampen fortsatte i andra racet med



Melwin Nilsson tog en dubbelseger i Formel Vee.



Jocke Frid och Hans Beckert tog var sin seger i Standard före 1965.

ännu större intensitet, men resultatet blev det samma med Nilsson som segrare före Lindqvist och Robert Lindholm. Tjärnlund vann B-klassen före Simo Kohonen som var hårt pressad av Helena Häger hela racet igenom.

Standard Äldre

I det äldre standardbilsheatet, för bilar före 1965, brukar det alltid vara kamp mellan David och Goliat, det vill säga mellan Hundkojorna och V8:orna, så även denna gång. Victor Israelsson tog ledningen från pole med sin Mustang, men han tvingades bryta efter halva loppet. Hans Beckert övertog

ledningen med sin Morris Cooper S och han vann racet före Per Wallin i en Ford Galaxie och Lars Esselius i en Ford Falcon Sprint. Joakim Frid var med och slogs om tätplatserna ända tills han tvingades bryta några få varv från mål. Israelsson tog ledningen i andra racet, men han tappade den till Beckert och Frid som visade upp en fin duell som vi är vana att se dem. Det blev Frid som gick segrande ur den striden när han vann andra racet med sin Austin Cooper S före Beckert och Wallin.



Peter "Lill-Orsa" Bohlin tog en dubbelseger i Formula Slicks.

Formula Slicks

Heatet för nyare formelbilar har verkligen expanderat i år, mycket tack vare den nya åldersgränsen som gör att vi numera även kan se bilar från 90-talet. Vi fick se bilar från denna nya era denna gång och en av dem var Tobias Alriksson som tog pole med sin Dallara F393/Honda. I racer var det dock den ru-

terade Peter "Lill-Orsa" Bohlin som tog hand om ledningen och han vann före Joakim Broström och Alriksson. Bohlin vann även det andra racet, nu före Alriksson och Anders Lofthammar.

1000cc Cupen

Torbjörn Andersson tog pole i 1000cc Cupen, men nu var regerande mästaren Jonas E Pölda tillbaka och han jobbade sig snart upp i ledningen och han kunde vinna komfortabelt före Gustaf Stenquist och Andersson. I E-klassen gjorde Fredrik Bolander comeback och han vann före nykomlingen Peter



Jonas E Pölda tog en dubbelseger i 1000cc Cupen.

Granegård. Andra racet blev en repris av första med Pölda som segrare igen före Stenquist och Andersson. I E-klassen vann Jan Christians före Bolander och Granegård.

Formel Ford

I Formel Ford gjorde regerande mästaren Nicklas Nilsson årsdebut.



Bengt Lofthammar tog en dubbelseger i Formel Ford.

Han hade egentligen tänkt köra F3 i år, men eftersom den bilen ej är klar ännu plockade han fram Formel Forden i stället. Han var snabbast i kvalet, men hade problem med kopplingen och valde därför att starta från depån. Bengt Lofthammar tog hand om ledningen, men bakom honom kämpade Micke Juhlin, Johan Lindström och Peter Carlsson om placeringarna. Nilsson jobbade på bra från slutet av kön och det tog inte många varv innan han anslöt tätgruppen och det blev en spännande avslutning. Lofthammar körde i mål som klar segrare och sedan följde i tät följd Carlsson, Nilsson, Juhlin och Lindström, men både Carlsson och Nilsson uteslöts efter den tekniska efterkontrollen så det blev Juhlin som fick andraplatsen före Lindström. I Formel Vee-D vann Hans Hillebrink före Johan Lund och Micael Nilsson. Nilsson startade från depån även i andra racet. Vi fick se samma rafflande race. Lofthammar tog en ny seger. Nilsson tog sig ända upp till andraplatsen. Det fattades knappa fem sekunder för att vinna! Juhlin kom trea. Lund vann Formel Vee-D före Hillebrink och Nilsson.

GT före 1965

Reine Bergström tog ledningen från pole i GT före 1965. Trots att han ledde från start till mål stod han upp och körde. Det gick precis



Reine Bergström tog en dubbelseger i GT-1965.

på gränsen hela tiden. Han gav allt och lite till med små nätta släpp och sladdar hela tiden. Med sin lilla Lotus Elan vann han med 14 sekunder före Jan Kling i hans Ford GT40! Bengt-Åke Bengtsson kom trea i en Elan. Det blev samma utveckling i det andra racet med samma trio på samma slutplaceringar på pallen.



Rickard Larsson tog en dubbelseger i Formel Äldre.

Formel Äldre

Vi fick se en hel del riktigt gamla racerbilar i heatet för de äldsta formelbilarna. Hans Hillebrink tog pole med sin Lotus 20 D i klassen Formula Junior, men ett motorras gjorde att det inte blev några race för honom. Det blev Rickard Larsson som vann det första racet med sin Wolseley Hornet Special före Magnus Neergaard i en Riley 9 Brooklands och Peter Kumlin i en MG TC Midget. Larsson vann även det andra racet före Chappie Bird i en Cooper Mk10 och Neergaard.

Rövarheatet

Vid RHK's årsmöte i våras inkom en motion där man föreslog att man skulle blanda alla bilar med tak och göra startuppställningen efter kvalitiden och inte ta någon hänsyn till ålder eller däck. Årsmötet tyckte att



Mathias Gustavsson vann Rövarheatet.

denna idé var värd att testa och nu under Velodromloppet fick alla som körde en bil med tak möjlighet att delta i detta "Rövarheat", utan extra kostnad. Dock var det bara 14 förare som anmälde sig och när det kom till kritan var det endast sex förare som körde racet. Detta speciella race vanns av Mathias Gustavsson i en Volvo 142 före pappa Kjell Gustavsson i en likadan bil och på tredje plats kom Anders Nordqvist i en

BMW 1600-2.

Specialpriser

Under middagen på lördag kväll delade Vandringspriskommittén ut RHK's vandringspriser. Ronnie Petersonstatyn gick till tävlingsledaren Börje Blomén, som varit tävlingsledare för Velodromloppet i drygt tio år nu. Glasbilen som kallas Presidents Trophy gick till RHK's ordförande Hans Hillebrink.

Torstens Memorial gick till Claes Andersson som både är en flitig racerförare och han har dessutom sett till att alla hans tre söner också kör i RHK.

Nästa tävling körs på Ring Knuts-
torp första helgen i juli under
Svenskt Sportvagnsmeeting.

Bengt-Åke Gustavsson

www.racefoto.se



Börje Blomén fick ta emot Ronnie Petersonstatyn 2025.



Claes Andersson fick Torstens Memorial 2025.



Hans Hillebrink fick Presidents Trophy 2025.

Lotusresan

Tomas Otterberg

Redan i vintras hade Åke Axelsson kontakt med några Lotusvänner i England och blev tillfrågad om han inte kunde ta med sin Lotus Esprit till deras stora gardenparty, man skulle ju fira Esprit 50 år (1975 – 2025). Då hans bil har serienummer 3 men den första med rätt chassi (nummer 1 och 2 hade ombyggda Lotus Europa chassin) är det ju något man ville visa upp. Åke antog utmaningen och har sedan dess fått hjälp med renoveringen så att den skulle kunna köras, tanken var aldrig att köra den dit utan att kunna flytta på dem på området och visa upp bilen. Jag däremot tänkte precis tvärt om. Men att ta sin Lotus och köra till England, det låter som en utmaning, bilen har varit avställd under vintern utan direkt omvård så det blev en snabb översyn, oljebyte

och besiktning, sen bar det av.

Första anhalten blev till Grimslöv i Småland där Johan och Michaela bor, här mötte även Åke upp. På onsdagen satte vi kurs mot Hook Van Holland, båten skulle avgå 14:15 på torsdagen så vi hade oceaner av tid (trodde vi), inte att något gick fel, nej inte alls, allt fungerade klockrent men undantaget att vi skulle stannat och sovit över efter Bremen och inte före. Detta medförde långa långsamma köer och visst stresspåslag, vore ju onödigt att missa båten. Vi hann fram till båten med ett par minuters marginal på sista önskade ankomsttiden. Väl på båten kunde vi alla slappna av och slå igen ögonen medan båten guppade på böljan blå.

Väl framme i Harwich skulle vi



försöka samlas efter tull och pass, jag kom lite på efterkälken men efter en kvart och intressant vändning av husbil och släp i minirondell





Johan och Michaela Månlycke och Åke Axelsson vid Lotus Garden Party.

(engelsmän verkar älska rondeller) var vi på väg. Tanken var att stanna efter vägen vid någon större mack eller liknande (så som vi gjorde i Tyskland). När vi åkt en bit så insåg vi att vi skulle klara av att sträckköra upp till Classic Team Lotus kontor och verkstad, sagt och gjort, vi var framme strax efter 23 och vi sa att det borde ju fungera då vi kommer med Lotusbilar.

Vi vaknar av att man börja anlända vid 7-tiden, det tar inte länge innan Steph (som vi har haft mailkontakt med) stoppar in huvudet i husbilen och hälsar välkommen med kommentaren, vi har toa och dusch om ni behöver, gästfriheten var det då inget fel på. Efter att ha träffat flera av medarbetarna som nu jobbar 100% för morgondagens garden-party beslutar vi att först åka till Peter Denty Racing, där mötte vi James Denty och efter genomgång av alla projekt i verkstaden packade vi in den beställda underdelen till Lotus 61 FF.

Efter vår utflykt, som även innehöll besök och lunch på Snetterton Raceway, är vi tillbaka till CTL. Vi hakar på kärran och styr kosan mot East Carleton Manor. Väl där möts vi av några entusiaster som hjälper till och när dom ser Åkes bil får vi en första föraning om att engelsmännen kan sin bilhistoria. Med Michaela styrande och jag och Johan som påskjutare fick vi frågan av en ung kille om han kan hjälpa till med orden "can I touch the car?", då vi redan var andfädda kom bara ett rappt svar från oss, push, push.... Och att göra detta utan att röra bilen lär vara ganska svårt.

Bilen kom på plats, vi träffade då Clive Chapman som hälsade oss varmt välkomna, han förklarade då även att vi kan placera kärran bakom Colins gamla privata hangar, vi tackar för det och frågar då samtidigt om det skulle vara möjligt att även få parkera husbilen och om vi kunde sova där? Svaret var helt

underbart; -Thanks for asking, of course you can, I will have someone helping you so that you have power.

Med andra ord, inte nog med att bilen får honnörspåsar, vi får bo inne i deras "trädgård". Lördagen kommer och vi ska nu köra in min Lotus, som även den ska få stå bland de 50 utvalda Lotus Esprit (att det är serienummer 1 av de Lotus Esprit GT3 kan nog ha bidragit). Då vi gärna vill göra "rätt entré" åker vi ut från trädgården bakvägen för att sedan kunna komma in som man ska. Michaela sitter i passagerarsätet och filmar det hela då vi dagen (och vädret) till ära åker utan tak. Det blir en liten resa men något jag aldrig kommer glömma. Dagen avlöper helt underbart, maten, presentationer, fotografering och möten med designers, ja, listan kan göras hur lång som helst.

När bilarna börja avta finns bara en punkt kvar på dagen, det är en extra visning av CTL lokaler (där vi sovit

över någon dag tidigare). För att inte behöva stressa, samtidigt som vi hade en ledig söndag, frågar vi Clive och får samma positiva bemötande, packa ni i morgon, ni bor väl bra där ni är nu. Vi tackar, åker till CTL, vi är på sista visningen som då gör att vi inte hittar någon pub som gör mat, vi köper därför hämtpizza, åker tillbaka, ställer oss utanför hangaren, tar fram TV:n och tittar på dagens kval i F1 på historisk mark med pizza och öl.

På söndagen ska vi då packa, när vi går för att hämta bilen tar vi en annan väg, vi inser då hur mycket jobb Hazel Chapman har lagt ner för att skapa denna enorma trädgård, den är så balanserad och smakfull. Vi träffar Clive igen och får möjligheten att i lugn och ro prata lite om ditt och datt, ta extra kort och tacka för gästvänligheten. Vi rullar fram bilen men innan vi hämtar kärran tar vi en promenad bort till den närlägnade kyrkan där familjen Chapman har sin familjegrav.

Efter att vi nu packat och lämnat East Carleton Manor bakom oss åker vi på smala slingrande vägar för att besöka Nick Adams, här är garaget fyllt av Lotus Elaner men



Tomas Otterberg vid sin "GT3:a".

även en Lotus 23. Nick jobbade tidigare på Lotus och uppskattade verkligen min "GT3" som han själv lånat under utvecklingen av bilen.

Efter dessa besök styrde vi hemåt, första stoppet blev hamnen i Harwich, där satt vi oss och tittade på F1 innan vi kröp till kojs. Resten av resan hem gick bara bra, vi sov över på samma ställe i Bremen och då blev det ju på "rätt sida". Allt

gick sedan av bara farten, vi skildes åt innan Köpenhamn, de tog bron och jag tog färjan Helsingör – Helsingborg. Efter ett kaffestopp i Skillingaryd hos mina föräldrar kom jag hem vid klockan tio på kvällen, bilen hade då rullat 2000 miles sedan vi startat. Så har vi några korta anekdoter då?

Japp, vi har fastnat i grinden på East Carleton Manor först med husbil (då grinden gick igen), sedan släp, vi har tvättat bilen hemma hos William Taylor, en av dom stora författarna av Lotusböcker, vi har insett att Snetterton och Snetterton Raceway inte ligger på samma ställe, att man kan bränna sig när man sitter i solen på en båt.

Var resan värd att åka? Ja, helt klart, det bästa jag gjort i en personbil, det kommer aldrig kunna återupplevas eller återskapas, men vi alla har minnen för livet.

Tomas Otterberg

Tusencupen – det är grejer, det!

Mona Branting



Norbert Kelleter är en välkänd gäst på våra historiska tävlingar sedan många år.

Som vanligt under Velodromloppet på Gelleråsen, fanns Norbert Kelleter på plats under den stora läktaren. Bakom tre uppställda fällbord ler han mot presumtiva kunder. Tidningar, affischer från klassiska lopp, leksaksbilar i sina originalkartonger, utvalda bildelar och annat smått och bil gott säljer han till nyfikna spekulanter.

-Jag kommer från Aachen, säger han och pekar på den blåa Opelns registreringsskylt. Jag har kört mer än hundra mil för att komma hit och se på tävlingarna; främst då Tusencupen. Det jag säljer går sedan rakt ner i tanken. Det går från bordet här och sedan är första stoppet härifrån bensinstationen i Karlskoga.

Intresset för svenska biltävlingar, på svenska racerbanor, började med ett Formula 1-lopp på Anders-torp 1976. – Vi var åtta stycken som kom med ett litet chartrat plan, minns Norbert, det flög lågt och vi fick mellanlanda ofta. Sedan dess har det rullat på.

Entusiasmen inför svenska biltävlingar och de många besöken under mer än tjugo år till trots, talar han inte svenska. Norberts engelska är hyfsad, men när han blir ivrig blir språket lite korthugget. Och när vi talar om biltävlingar är han ivrig, och glad.

Om du har varit på Gelleråsen under Velodromloppet någon gång sedan 1999, har du haft tillfälle att fynda vid Norberts bord. Trots att han nu är kommen lite till åren, som det så fint heter, kör han själv sin bil hela vägen från västra Tyskland, inte långt från gränsen till Belgien. Och han talar fortfarande.

-Men nu börjar tältet kräva alltför mycket reparation, berättar han och gestikulerande visar Norbert hur det är tejp här och tejp där, på både den ena och den andra sidan. Han anlände redan på onsdagen, innan sommarvädret slog till och det var så blåsigt att det tog honom nästan trekvart att få upp det lilla tältet. – Det lyfte i olika hörn (han visar

med armarna) innan jag lyckades övermanna det och få ner alla tältpinnar.

Men varför köra hela vägen till Sverige? Rutflaggan vet bestämt att det förekommer biltävlingar i Tyskland också. Norbert skakar på huvudet. -De är så dyra och numera ser man bara bilar från 80-talet som äldst. Här finns mycket äldre bilar, från 50-talet!

Förutom att njuta av tävlingar på Gelleråsen passar Norbert på att turista. Veckan före Velodromloppet var han i Bengtsfors och åkte kanalbåten ner till Häverud. Han anser med bestämdhet att det är bättre att åka nedför kanalerna, än uppför, eftersom man då ser hur vattnet for-sar ut och ner. Norbert åkte kanalbåten även förra året, men då regnade det så han tänkte att nu gör jag om det. – Och i år var det betydligt trevligare, ler han.

Mona Branting

Ulf Svensson

MC-föraren som sadlade om till F3...

Bengt-Åce Gustavsson

Ulf Svensson kommer från Varberg. Han inledde sin motorsportkarriär med att köra road racing mellan åren 1954-1964. Efter 100 tävlingar och tre SM-tecken sadlade han om till Formel 3. Ulf hade "oturen" att han valde att köra Formel 3 under de år när förarna i Sverige var i världsklass! Ulf aklimatiserade sig dock snabbt och redan under debutsäsongen 1965 kom han fyra i SM bakom Picko Troberg, Yngve Rosqvist och Lars Lindberg.

Men direkt när jag påbörjade intervjun med Ulf avbröt han mig med att säga att nu i februari är det 70 år sedan han vann sin första tävling! Det var under en Isracingtävling i Årkulla utanför Varberg där Monark ordnade ett jippo när de arrangerade en tävling med vanliga trampcyklar med dubbdäck. – Det var tungtrampat, men jag vann den tävlingen, sa Ulf. Sedan blev



Vid invigningstävlingen på Dalsland Ring tog Ulf Svensson, i en Brabham BT15, sin andra seger någonsin i F3. Mannen som kom trea i loppet blev snart mer känd. Detta var hans debuttävling, det var Ronnie Peterson...

det Road racing i tio år med några SM-medaljer som bästa meriter. – Jag hade aldrig som mål att köra

hem mästerskap, jag körde för att det var kul och jag körde faktiskt fler tävlingar utomlands än i Sve-



rige, både med MC & F3, av den enkla anledningen att man fick bättre betalt där, sa Ulf. Han körde 20-25 tävlingar varje sommar. Han fick vara ledig en del under somrarna från sitt jobb som truckmekaniker, men det var viktigt att finansiera sitt tävlande med startersättningar och prispengar.

Säsongen 1966 inleddes på Ring Knutstorp. På den tiden kunde det vara ordentligt med snö på vintern, även i Skåne, och det var länge osäkert om det ens skulle kunna gå att genomföra tävlingen på grund av snön. Men arrangörerna skottade och när tävlingen väl skulle köras tittade solen fram. Tyvärr saknades några av förhandsfavoriterna som inte hade fått sina nya bilar från England, endast tio förare stod på startlinjen. Egert Haglund tog starten och ledde stort tills bilen gav upp. Lars Lindberg och Sven Mattsson snurrade av och vips var det Ulf Svensson som ledde loppet! Ulf vann sin första tävling i F3 med stor marginal.

Ulf vann även invigningstävlingen på Dalsland Ring. – Dalsland Ring hade den bästa banlayoten i Sverige, enda felet var att den var



Ulf bärs bort på bår med bruten fot och knäckt revben. En ambulans är på väg i fjärran.



Bilkyrkogården i Karlskoga! Ulf Svensson fick problem med bromsarna och brakade av banan redan på första varvet. Några varv senare fick han besök av Ronnie Peterson... Livet hängde på en skör tråd, först för Uffe och sedan för Ronnie. Man hade visserligen störtbågar, men de var helt undermåliga. Ronnie hade fått anmärkning på sin vid besiktningen och den hade förstärkts. Men frågan är vilken betydelse det hade då ingen använde säkerhetsbälte vid den här tiden. F3-klassen började använda säkerhetsbälten först 1970...

för kort. Hade den varit dubbelt så lång hade banan varit i världsklass, sa Ulf.

Finalen-66 på Gelleråsbanan blev dock dramatisk. När Ulf kom ned mot Tröskurvan på det första varvet fanns det inga bromsar! Han för ut i terrängen och bröt foten samt några revben. Han var i gott sällskap,

för ett par varv senare kom Ronnie Peterson flygande i samma kurva! När vi summerar säsongen-66 var det Freddy Kottulinsky som vann SM före Picko Troberg med Ulf Svensson på bronsplatsen.

Säsongen 1967 missade Ulf bronset och fick nöja sig med fjärdeplatsen i SM bakom Reine Wisell, Freddy



Samtidigt som Jack Brabham koncentrerade sig på racingverksamheten så var det i huvudsak Ron Tauranac som konstruerade Brabham BT21. Den introducerades 1966 och blev genast populär. Den hade rörramschassi och glasfiberkaross. Motorn var på 1000cc och baserades på Ford Anglia. Bilen vägde 409 kg. BT21 skulle byggas i ca 50 exemplar. Totalt med övriga varianter, såsom Formel B och C i USA, kom BT21 att tillverkas i nästan 100 exemplar. På bilden ser vi Uffe på Dalsland Ring Cup 1967, där han slutade fyra.



Spänningen stiger, snart dags för start i Monacos F3-race 1968. Hustrun Berit hjälper till att spänna fast hjälmen.

Kottulinsky och Lars Lindberg. 1968 var motståndet ännu tuffare då SM vanns av Ronnie Peterson före Ingvar Pettersson, Lars Lindberg, Jonas Qvarnström och Ulf Svensson. 1969 var lika tufft med Peterson som vinnare före Torsten Palm, Lars Lindberg och Ulf Svensson.

1970 hade både Reine Wisell och Ronnie Peterson gått vidare till Formel 1 och Torsten Palm övertog rollen som den nye dominan-



Uffe körde det legendariska F3-loppet i Monaco hela tio gånger, här en bild från 1968.

ten inom svensk F3 och han vann SM före Ingvar Pettersson och Sten Gunnarsson. Ulf kom femma i SM och han vann SM-finalen i Falkenberg. Tillsammans med Palm vann Ulf Svensson Lag-EM i F3!

1971 vann Palm SM före Sten Gunnarsson och Rolf Gröndahl med Ulf på sjätte plats. 1972 vann Conny Andersson SM före Palm och Håkan Dahlqvist med Ulf på femte plats. 1973 provade SBF ett helt nytt upplägg där SM-finalen



Ronnie Peterson och Ulf Svensson visade vilken hög klass det var på den svenska F3-eliten genom att besegra rader av italienska stjärnförare på Monza den 22 september 1968 i tävlingen "Coppa Autodromo". Ronnie vann (Tecno 68) och Uffe kom tvåa (Brabham BT21B). I mitten fjärdepristagaren Maurizio Montagnani (Tecno 68).

avgjorde hela SM-säsongen. Håkan Dahlqvist vann före Conny Andersson och Håkan Alriksson medan Ulf slutade på åttonde plats, en halvminut från SM-guldet, kan man säga...



Racestripe
M o t o r s p o r t M a g a z i n e

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.



Största framgången kom i samband med Texaco GP of Sweden F1-VM 1974. I F3-loppet vann Uffe före Gunnar Nordström och Conny Andersson. Bilen han körde var en Brabham BT41.

1974 blev Ulf:s bästa säsong i F3 då han slutade på silverplats SM efter Conny Andersson. Säsongens höjdpunkt var segern i Anderstorp i samband med F1 där han vann före Gunnar Norström och Conny Andersson.

Sedan följde några tunga år med åttondeplats 1975, elfteplats 1976 och sjundeplats 1977. Sista säsong-

en Ulf körde var 1978 och då levde han upp som i fornstora dagar! Han vann i säsongens tredje omgång, när SSK körde i Anderstorp, före Thorbjörn Carlsson och Pär Olsson. Ulf ledde SM i halvtid, men Anders Olofsson gjorde en våldsamt spurt när han vann säsongens fyra sista tävlingar och förpassade därmed Ulf till SM-silver. Thorbjörn Carlsson tog bronset. Men som sagt, Ulf

satsade aldrig på att vinna SM, varför han bara körde utvalda tävlingar under alla år.

Ulf lyfte fram ett par speciella händelser, den första var i Tyskland i mitten av sjuttioalet. Ulf körde en tävling på en flygplatsbana och krockade ihop med en annan förare och hamnade upp och ned. Störtbågen var gjord i aluminium och den bröts sönder. -Det blev ett himla liv efter det och det ledde till att det blev förbjudet att använda aluminiumrör i störtbågen. Den smällen gjorde att jag skadade nacken, något som jag har fått lida av hela livet, sa Ulf.

En annan krasch hade han i Spanien. Han fick flygas hem och blev helt återställd, men det värsta var att det kom en räkning på flygresan! - Jag hade inte råd att betala den och jag pratade med tävlingsledaren i Falkenberg och frågade vad jag skulle göra? Han lovade att hjälpa mig och det slutade med att de olika tävlingsarrangörerna i Sverige delade på kostnaden så att jag slapp betala, vilket jag var mycket tacksam för, sa Ulf.



Uffes sista bil var ingen Brabham utan en Ralt RT1-Toyota, men det var det närmaste en Brabham man kunde få tag i. Efter att märket Brabham sålts till Bernie Ecclestone, så fortsatte den forne Brabhamkonstruktören Ron Tauranac att bygga F2- och F3-bilar under märket Ralt.



Ulf Svensson med sin trogna följeslagerska och hustru Berit. Hon fick ikläda sig rollen som mekaniker, organisatör och hjälpreda. Tyvärr gick hon bort för några år sedan. De levde ett annorlunda liv där motorsport tog en mycket stor plats. De var verkligen ett bra team som hade det kul tillsammans och som såg tävlingarna ute i Europa som ett äventyr, samtidigt som målet hela tiden var att racingen skulle betala sig själv. Det gjorde den allt som oftast med startersättningar och prispengar.

En lång motorsportkarriär var över. Under sin F3-karriär körde Ulf följande bilar: Brabham BT15, BT21, BT21B, BT28, BT35, BT38, BT41 samt Ralt RT1. Som ni ser var Ulf väldigt trogen till Brabham i många år och han fick mycket bra kontakt med fabriken i England. - Jag blev erbjuden att bli generalagent i Sverige, men jag hade ingen lust att hålla på att sälja bilar, men jag fick i alla fall möjlighet att köpa delar till ett bättre pris och jag förmedlade en del affärer. Jag hade ungefär samma upplägg med Hewland, sa Ulf.

Ulf:s fru Berit var mekaniker i teamet och hon gick under smeknamnet "Johan". Det som kännetecknade bilarna som Ulf körde var att de var i ett utmärkt skick. Förarna visste att om man köpte en begagnad bil av Ulf så var den mist lika bra som en ny! "Johan" var en duktig mekaniker, men hon hade ingen utbildning eller jobb i branschen, hon jobbade som affärsbiträde i en guldsmedsaffär! Hon var ändå en

bättre mekaniker än de flesta i branschen! Hon var en trogen medhjälpare under alla år.

Ulf styrka som förare var i första hand att han var en mycket duktig mekaniker som alltid hade bilen i ett perfekt skick. Motståndarna visste att Ulf alltid hade de bästa förutsättningarna så det var verkligen upp till förarna att försöka slå honom med sin talang. Ulf hade en mycket lugn och elegant körstil, vilket gjorde att han sällan bröt. Det gav kanske inte så många segrar, men många framskjutna placeringar. Om det fanns något negativt att säga om Ulf:s körstil var det möjligt att han kanske borde varit lite mer aggressiv i vissa lägen, men det låg inte för Ulf.

Det blev ca 260 tävlingar i F3 samt ytterligare 100 på motorcykel med 111 pallplatser som facit. Ulf har fått utmärkelsen Stor Grabb både från Bilsportförbundet och Motorcykelförbundet. Ulf hade t ex tio starter i Monaco med en tredjeplats som bästa resultat samt vinster på banor som Monza, Hämeenlinna, Albi, Skotja Loka, Piastany, Cadwell Park, Thruxton, Jyllandsringen, Mainz-Finthen och Wunstorf.

Ulf brukar skämta om att han är så ungdomlig i sinnet och det beror på att han är född den 29:e februari och således fyller han ju bara år vart fjärde år...

Bengt-Åce Gustavsson
www.racefoto.se



Här är en lite nyare bild på Ulf och Berit från Falkenberg 2007. De syntes ofta i racingdepån, i synnerhet i Falkenberg.

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. Komplett med löst slutrör utan ljuddämpare. Tillverkat av Simons. Peter Sikström, för mera info ring kvällar och helger: 033-26 55 13 eller dagtid: 0733-26 55 88 eller Putte Odin 0371-300 68, putte@odins.se

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.

