



RUTFLAGGAN

1

2026

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



*Vinnarskallen
personifierad*

-= sid 10 =-

Ny i styrelsen

-= sid 6 =-

**OBS, se viktig
information om
medlemsmatrikeln
på hemsidan!**

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
hillebrink2010@gmail.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 Per Roxlin 0763-192044
roxlinper@gmail.com
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
lgsjobergl@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 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

Bild på omslaget: RHK hade som vanligt en monter på Elmia som var mycket välbesökt. Fr v: Björn Otterberg, Michaela Månlycke, Johan Månlycke, Tomas Otterberg och Helena Häger.

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Nu stormar tiden iväg och även påsken fick en stormig avslutning. Vi kan i alla fall vara mycket nöjda med utställningen på Elmia där vårt team tog emot massor av in-tresserade besökare. Särskilt tack till Michaela Månlycke och Tomas Otterberg som höll i trådarna. Lite tråkigt att en massa huliganer fick härja på parkeringsplatsen med skadegörelse och bråk. Detta trots att polisen fått förhandsinfor-mation om att det fanns planer på stök.

I år ska vi stöka om lite bland startnummer för att förenkla hanteringen vid datorisering. Det innebär att en förare inte kan ha samma nummer på fler än en bil. Likaså behöver vi ändra så att det vid sammanslagning av klasser inte finns mer än en bil av varje startnummer. Det verkar vara ett tiotal förare som berörs och vi hoppas att det kan godtas av dessa.

I F3 blir åldersindelningen av bi-larna i enlighet med FIA, således:

F3/4 är 1974 - 1984

F3/5 är 1985 - 1996

F3/6 är 1997 - 2000

FIA har ännu inte kommit med godtagbar metod för testning av kolfiberchassin. För att komma vi-dare i frågan har Historiska Utskot-tet uppe frågan på sitt kommande aprilmöte där man ska diskutera införandet av nationell HTP även för de nyare bilarna. Vi kommer att publicera deras beslut så fort det är klart.

Årsmötet lördagen den 21 mars i Jönköping hade runt 30 deltaga-re. Den enda förändringen under valpunkterna var att Lars Weigel av sagt sig omval och ny ledamot blev i stället Per Roxlin. Det hade kommit in fem motioner, mer

detaljer finns på hemsidan. Men i kort sammanfattning:

Motion 1 handlade om lägre ålder för att få delta i våra tävlingar. Sty-relsen fick i uppdrag att undersöka vad vi kan göra. Klart är att det finns möjlighet att söka åldersdis-pens hos Racing Utskottet om man lämnar med motivering.

Motion 2 ville tillåta vagnbok i stället för HTP, men det avlog mötet.

Motion 3 ville att det ska krävas medlemskap för att få tävla med oss, vilket avlogs.

Motion 4 ville ha lättare att hitta homologeringshandlingar. En länk finns på hemsidan.

Motion 5 önskade svensk översätt-ning av App. K. Avslogs då vi inte har resurser för det.

För övrigt kommer det en med-lemsmatrikel under året. En text om vad som gäller och hur ett medlemsregister fungerar kom-mer att finnas på hemsidan.

Som avslutning efter årsmötet hade vi bjudit in Annie Seel. Hon berättade underhållande om sina äventyr runt om i världen och pla-nera framåt. En riktig tuffing. Hon



har också lovat att ställa upp och tävla med oss på Velo-dromloppet 12 - 14 juni, det ser vi också fram mot.

I mitt garage har jag nu byggt en ny motor efter raset i Falkenberg. Den är provstartad och låter bra i alla fall. Även Lotusens Cosworth motor tog stryk på Falkenberg och krävde nya lyftare och ny kam. Testmöjligheter finns för alla på

Kinneulle 18 april, Men även på de flesta andra banorna finns det möjlighet till provkörning innan säsongen drar i gång.

Jag har en Lifeline eldsläckare som ska besiktigas vartannat år, och nu var det dags. Men när jag lämnade in den konstaterade de att den var tio år och således inte fick fyllas, utan måste bytas. Den kan vara värt att påminna om att det kan ta tid att få en ny. Jag valde att be-ställa en OMP i stället då deras nya släckmedel gör att den är FIA god-känd med 3,4 kg släckmedel. Men det gick inte att få leveransbesked mer än att de planerar leverans i april. Så, ett gott råd, var ute i god tid.

Min första tävling blir på Hocken-heim och då vill jag ha testat här hemma innan avfärd. Sannolikt får jag sällskap av Michaela Månlycke och Lars-Göran Sjöberg till den tävlingen. En höjdpunkt för mig är att jag fått inbjudan att delta i tävlingen Goodwood Revival i sep-tember. Det ser jag verkligen fram mot.

Då hoppas jag vi ses på tävlingarna i sommar.

Hans Hillebrink

Ordförande



RHK – Årsmöte

Bengt-Åce Gustavsson

RHK höll sitt årsmöte i Jönköping. Ett 20-tal medlemmar mötte upp.

Hans Hillebrink hälsade alla välkomna och Hans valdes till mötets ordförande + att han valdes att leda klubben som ordförande ytterligare ett år.

Historisk Racing fortsätter att hålla hög standard med många deltagare och ofta stor publik. Velodromloppet gav ett visst överskott 2025.

Det är fortfarande oklart hur man skall testa kolfiberchassin till nyare formelbilar, varför FIA inte har kunnat utfärda några nya HTP-handlingar på dessa bilar. RHK uppmanar ändå förarna att påbörja sina HTP-ansökningar. Så fort en ansökan är inlämnad har man som förare gjort det man kan och det räcker för att få tävla i RHK. Varken förarna eller teknikerna kan ju hjälpa att det inte kommer några svar från FIA. Att skaffa en SBF-vagnbok löser INTE problemet.

Både RHK och Racingutskottet har arbetat för att kunna förlänga livs-



längden på säkerhetstankar, men man har mött hårt motstånd från Tekniska kommittén. Men än är inte sista ordet sagt, vi kämpar vidare!

Alla förare påmindes om att lämna in mekanikeranmälan i samband med att ni anmäler er i sekretariatet. Se till att skriva med alla som ingår i teamet. Tänk på att om det är en

testdag innan själva tävlingen drar igång skall ni lämna in en separat anmälan för testdagen och för tävlingshelgen då dessa två juridiskt sett är två helt skilda evenemang.

Alla bör använda nackskydd för att undvika nackskador. Den förhöjda självriskan vid en eventuell nackskada är det minsta problemet om det smäller...

Tänk på att kontakta domare/tävlingsledning efter heatet efter all kontakt mellan bilarna.

Fair race – en schysstare bilsport gäller både på och utanför banan och inte mist på sociala medier.

Det finns flera testmöjligheter inför säsongen, t ex på Kinnekulle Ring och Mantorp Park.

Anmälningsavgiften är ca 4000 kr + 1500 kr för en extra bil.

Tänk på att ni måste ha en anmälarlicens för att kunna uppge en anmälare. Om ni uppger en anmälare, och sedan inte kan styrka det vid tävlingen, riskerar ni att få betala



Dan Henningsson avled under 2025.

dubbel startavgift!

Årets säsong körs enligt följande:

9-10 maj Kinnekulle Historic Meeting

13-14 juni Velodromloppet Historic GP Gelleråsen Arena

4-5 juli Svenskt Sportvagnsmeeting Ring Knutstorp

29-30 augusti Mantorp Classic Days

26-27 september Falkenberg Classic

Det finns många fina tävlingar att välja på även i Finland, Norge, Danmark och nere i Europa. Anmälan är öppen så det är bara att gå in och anmäla sig.

RHK hade fått några motioner och dessa avhandlades under årsmötet.

Den första motionen var att man ville sänka inträdesåldern i RHK från 17 till 16 år. Mötet biföll motionen och därmed gavs styrelsen i uppdrag att ta upp saken med HU då RHK inte äger frågan själv.

Motion två var ett förslag på att man skall få köra i RHK med vanlig vagnbok likaväl som med HTP. Motionen avslogs.



Göran Tjärnlund avled i början av 2026.

Motion tre handlade om att man skulle skippa medlemsavgiften och i stället höja startavgiften. Om så var fallet så skulle pengarna tillfalla arrangören och inte RHK. Motionen avslogs.

Motion fyra handlade om att man ville få hjälp med att hitta homoligeringshandlingar. Motionen bifölls och det finns numera en länk på RHKs hemsida.

Motion fem handlade om att man skulle översätta Appendix-K till svenska. Motionen avslogs med motiveringen att RHK inte har resurser till att både översätta och

uppdatera en sådan handling. Man får hålla till godo till originalet på engelska.

Lars Weigl tackade för sig och lämnade styrelsen och han ersattes av Per Roxlin. Per började köra sportvagn 1980 och körde fram till 1990. Sedan arbetade han utomlands i många år. När han kom hem igen återupptog han sitt tävlande, nu i RHK, med en MG Midget GT som han körde från 2006-2024. Senaste året såg vi honom i en TVR Grantura Mk3 1800 och där lär vi få se honom i år också. Per är även klasspappa till GT-klassen före 1965.

Anders Ek och Helena Häger valdes på ytterligare två år. Det blev omval på revisorer och valberedning också.

RHK kommer att ställa ut med egen monter på ELMIA-mässan i Påsk och vi kommer även att få se RHK-bilar i Mantorp Parks monter samt hos Verktygsboden.

Efter årsmötet höll Annie Seel ett mycket intressant föredrag om hennes liv inom motorsporten. Som tack blev hon erbjuden en start i en Formel Vee i Velodromloppet. Ni som känner Annie vet att hon aldrig tackar nej till en sådan utmaning!

*Bengt-Åce Gustavsson
www.racefoto.se*



Hans Hillebrink och Annie Seel.

Ny i styrelsen

Per Roxlin



Per Roxlin valdes in i RHKs styrelse.

Hej!

Mitt namn är Per Roxlin och jag dyker upp här i "Rutflaggan" då jag precis har blivit invald i vår Styrel-

se. Känns som ett bra tillfälle för mig att berätta för Er vem jag är och lite om min bakgrund.

Motorintresset har funnits sedan

barnsben och jag har både skruvat och kört allt möjligt som går på både bensen och diesel.

Det började med Formel K under 60-talet tillsammans med en häändig pappa och pådrivande bror som fick mig att inse hur kul det var med racing. Mopedperioden kom, tätt följd av lättviktartiden med en tuff men opålitlig Husqvarna 98cc vilket fick mig att inse att om jag ville köra något kul eller speciellt fick jag också lära mig att "mecka". En hobby jag haft nytta av många gånger!

Mitt första riktiga bilprojekt var den vita MG Midget GT som ni kanske sett mig köra på våra tävlingar. Den inhandlades 1970 då jag endast var 17 år gammal. På den tiden var bilen grön och användes endast för gatubruk. Vi separerade under 25 år men hittade varandra igen 1999



MG Midget GT, som bland annat har körts av Reine Wisell.



och bilen gick då från gatubruk till 100% racing.

Racinglicens tog jag 1979 och påbörjade min banracingkarriär med en Morgan +8 i Sportvagnmästerskapet. Efter ett antal år bytte jag till en Lotus Seven serie 2, vilken jag körde med under ganska många år. En bil som blev roligare för varje år som gick! Fick även nöjet att köra Caterham åt "Gunnars Garage" i Anders-torp under ett år för att därefter renoverade en Lotus Seven serie 1, som jag också tävlade med. Kort kan man säga att hela 80-talet ägnade jag all min fritid åt sportvagnar och racing.

Stora delar av min yrkeskarriär har jag arbetat på Tetra Pak vilket innebär mer än 40 år. Har innehaft en rad intressanta och utvecklande befattningar och i början av 90-talet fick jag även möjligheten att jobba utomlands i över 20 år vilket tyvärr omöjliggjorde banracing i den utsträckning jag hade önskat.

2006 blev det dock "comeback"! Jag hade hittat tillbaka till min gamla Midget GT 1999 och tillsammans med Ingmar Wittström satte jag i gång en helrenovering av bilen som tog 6 år att fullfölja. Nu med Historic Racing i RHK som drivkraft, möjliggjordes banracing och detta var precis vad jag hade saknat de senaste åren. Nu blev det full fart igen och efter beslut om pensionering 2020 är det nu heltid med denna underbara syssla som gäller!

I någon depå i sommar bjuder jag gärna på kaffe och kan berätta mer om mig själv och mina erfarenheter och anekdoter inom racingens underbara värld!

Ser nu fram emot att få jobba med Styrelsen och att vårda och utveckla vår klubbverksamhet så att vi kan fortsätta med vår fantastiska hobby i många år till.

Racerhälsningar

Per Roxlin



Morgan +8



Lotus Seven Serie 2.



Lotus Seven Serie 1.





PåVäg

Nr 1 2026

Senaste nytt om ELV

Under hösten 2025 inleddes triologiförhandlingarna om EU-kommissionens förslag till ELV-förordning med EU-rådet och EU-parlamentet. Redan i mitten av december nådde man politisk enighet om den nya förordningen.

Nu pågår arbetet med att färdigställa förordningstexterna. Vad som hittills är känt är att fordon av historiskt intresse är undantagna. Oklart är om även delar till dessa fordon undantas. Krav på alla personer som säljer begagnade fordonsdelar är ändrat till att enbart avse ekonomiska

aktörer. Medlemsstaterna kan även nationellt välja att undanta fordon av särskilt kulturellt intresse. Den som har ett uttjänt fordon kan hos myndighet begära undantag från förordningen för att reparera fordonet.

Privatpersoner som säljer fordon berörs endast om for-

donet är en "total loss" och om försäljningen genomförs enbart online. Om fem år krävs det vid all export att fordonet som omfattas av förordningen är trafiksäkert, har en godkänd kontrollbesiktning. Även om mycket återstår innan vi ser effekterna av förordningen innebär den



information som MHRF tagit del av en väsentligt minskad börda för fordonsägare i relation till EU-kommissionens ursprungliga förslag och flera av de tusentals förändringsförslag som har diskuterats. ●

Museer i samarbete med MHRF



MHRF:s museisamverkan fortsätter att växa och omfattar nu drygt 20 museer för rörligt kulturarv runt om i Sverige, från lilla Älvsby bensinmuseum i norr till Autoseum i Simrishamn i söder. Hela listan hittas på mhrf.se/museum där information finns för att kunna planera ett besök. Museerna hjälper till att lyfta MHRF:s arbete och några erbjuder också förmånliga mötesplatser för klubbar som ska hålla

exempelvis årsmöte. Dessa är Polismuseets fordonsamling i Tullinge, Flygvapenmuseum i Linköping, Järnvägsmuseet i Gävle, Malsjö Classics – Cars & Art Gallery i Grums och Monarkmuseum i Falkenberg. Kontakta museerna och hänvisa till MHRF:s museisamarbete för att få mer detaljer. ●

Träffa MHRF



Lennart West, Anders Albihn och Per Petersson från MHRF:s styrelse tog emot besökare i MHRF:s monter på Elmia 2025.

Som vanligt kommer det att vara möjligt att träffa MHRF på evenemang över hela Sverige under säsongen 2026. Vi börjar på MC-mässan på Elmia i Jönköping i januari, tidningen Wheels kryssning i februari och Classic motor marknad i Göteborg i mars

innan vi åter besöker Jönköping för påskmässan Custom Motorshow. Därefter blir det en mängd andra evenemang, inte minst hos klubbar, under våren och sommaren. Du hittar alla platser vi kommer till på mhrf.se/traffa-mhrf som uppdateras löpande. ●

Motorhistoriska Riksförbundet
Ansvarig utgivare: Hans Andersson

Tfn: 08-30 28 01
E-post: kansli@mhrf.se
Hemsida: mhrf.se



PåVäg

Nr 2 2026

Motorhistoriska dagen 6 juni

Det är åter dags för den årliga manifestationen av det rullande kulturarvet. Över hela Sverige åskådliggörs vår fordonshistoria genom de många evenemangen för historiska fordon.

Motorhistoriska Riksförbundet bjuder in anslutna klubbar, andra föreningar och arrangörer, museer med flera att fira genom att arrangera exempelvis träffar, utflykter eller utställningar.

Målsättningen med Motorhistoriska dagen är att synliggöra det fordonshistoriska kulturarvet. Detta kan enskilda fordonsägare göra genom att ta ut sina historiska fordon och medverka vid evenemang.

Kan man inte delta kan man ändå vara med genom att ställa upp sitt fordon hemmavid. Tillsammans visar vi den fordonshistoriska rörelsens storlek och bredd för både allmänhet, media, politiker och beslutsfattare.

MHRF:s hemsida uppdateras löpande med information samt material, t ex annonsen här intill, som man kan använda för dagen, se mhrf.se/6juni. ●



Dela med dig på facebook



MOTORHISTORISKA DAGEN 6 JUNI

Fira Sveriges rullande kulturarv på en folkfest nära dig!

mhrf.se/6juni
#motorhistoriskadagen #6juni #mhrf



Arrangörstävlingen Kultur på väg i samarbete med Nostalgie Magazine

Motorhistoriska Riksförbundet
För gårdagens fordon på morgondagens vägar



Träffa MHRF

Man kan träffa MHRF på evenemang över hela Sverige under säsongen 2026. Alla platser vi kommer till hittas på mhrf.se/traffa-mhrf som uppdateras löpande.



MHRF på Thulinträffen i Skåne 2024, dit vi återvänder även i år. Foto: Lennart West.

Försäkringsnytt

Inför det kommande försäkringsåret, som träder i kraft den 1 maj enligt MHRF försäkringens brytpunkt, har årsmodeller och premier justerats. Du hittar den uppdaterade informationen på mhrf.se eller i informationsbroschyren 2026 som du kan få av oss på evenemang eller via din klubb.



FÖRSÄKRINGEN

Med en MHRF-försäkring stödjer du den fordonshistoriska rörelsen. Inte bara genom att gynna din klubb, utan även Motorhistoriska Riksförbundets arbete.

Motorhistoriska Riksförbundet
Ansvarig utgivare: Hans Andersson

Tfn: 08-30 28 01
E-post: kansli@mhrf.se
Hemsida: mhrf.se

Vinnarskallen Bengt "Wicke" Winqvist

Text: Robert Pettersson. Foto: Gunar Johansson

Bengt "Wicke" Winqvist är vinnartypen personifierad. Envis som synden och så länge bilen går ska han framåt, gärna till förstaplatsen.

Det är tidningsbilarnas fel, eller förtjänst är kanske ett rättare ord. Wicke hade gått sju år i skolan och började som lärling i en smedja som låg vid gamla Riksettan på Östgotaslätten. Något som skulle visa sig vara livsavgörande.

– Smedjan låg precis vid en böj efter en lång raka och när tidningsbilarna, ofta jänkare, kom mullrande i full fart, släppte lite och gick igenom böjen med fyrhjulssläpp och skrikande däck, bestämde jag mig. Jag ska ägna mig åt att köra fort med bilar!

Och det har han också gjort, men när vi träffar 77-åringen en solig sensommardag på gården utanför Norrköping där han bor är det inte mycket som skvallrar om hans framfart i skogarna och på banorna. Han utstrålar ett avspänt lugn, men så fort samtalet kommer in på tävlingar blir tonen en annan.

Man anar en extrem vinnarskalle och efter hela 109 segrar på 540



tävlingar är det väl just vinnarinstinkten som kännetecknar honom. Han har vunnit i de flesta discipliner man kan föreställa sig, från karting i början av karriären till EM för historiska standardvagnar som rundade av den aktiva tiden. Men det började med en rullning.

– Jag fick körkortet en fredag, hämtade några kompisar och skulle visa vad jag och bilen gick för. Det slutade uppochner och efter det lärde jag mig vad Plastic Padding var!



Bilen var en gammal tvåcylindrig DKW och kompisarna, det var gänget från yrkesskolan i Linköping där han utbildade sig till bilmekaniker. En annan av hans närmaste kamrater var en kille vid namn Hans-Erik Karlsson, en badare på orientering som senare bytte efternamn till Sylvan och blev en av världens mest framgångsrika co-drivers.

Kanske inte så konstigt att Wicke, påhejad av bland andra Hans-Erik, satsade på att köra fort i skogen. Det började med en SAAB 93 och därefter "förbrukade" han en rad 96:or.

– Det slutade ofta i diket. På den tiden hade jag inte fantasi nog att



fatta att vägen kunde svänga efter ett blint krön, jag höll alltid fullt! Det gällde att ha en stark kartläsare som kunde baxa upp bilen på vägen igen, en sådan var Rune Fredriksson, men efter Majpokalen ett år tuppade han av under kraschen...



Med SAAB i Finspångsrundan 1965.

Relationen till SAAB var trots allt bra och Wicke fick mycket hjälp. Bland annat sålde man kompletta bottendelar till motorer för 450 kronor till rallyförarna och Wicke berättar att han köpte några extra, monterade topp, generator osv, och sålde med dem förtjänst. Ock-så ett sätt att finansiera sitt tävlande.

Tiden gick och efter att han 1966 fick barn, närmare bestämt tvillingar, blev det en paus från rallytävlandet. Men istället blev han introducerad till nyheten gokart.

– Jag och en kompis åkte till Junior-SM i Västerås men när vi kom dit och såg att det var 170 förare



På tvären med en Formel Vee 1972.

den. Då kom en man och krävde att vi skulle flytta bilen, men jag protesterade så till den grad att han tog med mig till finkan. Hade han bara varit smart nog att visa sin polislegitimation från början hade mycket elände kunnat undvikas.

1973 satsade Wicke på Formel Vee och börjar dyka upp i statistiken på svenskracing.se. Först rattade han en BMVee och senare en Kaimann med ganska bra resultat. Under tävlingarna i Tyskland umgicks han bland annat med Keke Rosberg som också körde Formel Vee, men hade siktet ställt på betydligt högre klasser.

– Jag hade svårt med språket när jag körde utomlands, men Keke är ju född i Solna och kan svenska – när han vill. Hade man haft hans språkkunskaper och förmåga att snacka sig till saker kanske min karriär kunnat bli ännu bättre.



Nordslingan på Nürburgring i samband med Eifel Classic 1996. Wicke först som vanligt...



På Anderstorp kördes EM för historiska standardbilar. 1994 blev Wicke tvåa i par med Picko Troberg, 1995 blev han också tvåa nu i par med Hasse "Z" Berglund och 1996 kom segern när han delade styrningen med Rauno Altonen.

Men med den statistik han har kan Wicke knappast klaga, det han saknade komparerade han med körskicklighet och ett sällsynt jäklarannamma. Vinnarskalen gjorde sig påmind i Renault 5-Cupen där han trots allt hävdar att han första året gav bort seriesegern till Björn Sundfeldt med flit. Det handlade om förstapriset, en R5 Turbo, som Wicke, eller snarare hans mekaniker inte ville vinna då den inte var klassad i Sverige.

Möjligen kan Björn Sundfeldt ha en annan syn på saken.

– Men R5-Cupen var bra, man fick 1 500 kronor för en seger och det gjorde att man kunde bo på hotell under tävlingshelgerna. Efter det första året vann sedan Wicke serien två gånger och det ledde sedan till en annan en-



Om du fixar tre svenska älgskyltar så får du Ringenskylden i utbyte!

typsklass, den för Golf och även där gjorde han succé och vann även om han hade konkurrens av en annan östgöte – Thomas Lindström. De turades om att vinna och Wicke blev inbjuden att köra världsfinalen på Riversidebanan i Kalifornien.

– Vi fick köra utlottade bilar och den jag fick var dålig. Sedan var jag tvungen att bryta när eltejp



I samband med STCC-tävlingarna körde man också något man kallade HTCC för historiska bilar. Oftast var tilläggsklassen mer spektakulär än huvudklassen. Av de tio HTCC-heat som kördes 1999 vann Wicke Winqvist samtliga.



Att ha ett rejält temperament kan vara en fördel på banan, men kan också ställa till det... På Salzburgring var Wicke i ledning när han blev avpetad av en Mustang och fastnade i en sandfälla. Det var på sista varvet och när Mustangen kom runt efter målgång hettade det till rejält. Men Wicke hade publiken med sig, de buade när Mustangen kom och applåderade när Wicke slog till med hjälmen.

som använts vid tankningen hamnat i tanken och täppte till flödet. Trist.

Vinden tilltar och vi går in i verkstan för att få lä. Här trängs pokaler och lagerkransar med allehanda andra troféer och en kundbil – en Fenmerca. Har man som Wicke drivit bilverkstad en stor del av sitt liv är det svårt att lägga av men när han som 64-åring fick ett bud på företaget i Söderköping gjorde han slag i saken och flyttade hem till gården utanför Norrköping och särbon Christina Deltén.

Men vad gör då en kundbil här? Jo, Wicke inredde ett vagnslider till verkstad, han kunde ju inte vara helt utan, och snäll som han är kan han inte låta bli att hjälpa



Wicke hade alltid ett duktigt mekanikerteam med sig och här är teamet som 1998 tog hem Europamästerskapet för historiska standardbilar. Från vänster ser vi Håkan Pettersson, Wicke som står upp, Jörgen Johnsson, Olle Langborg och Håkans brorsa Ulf Pettersson.

gamla kompisar. Och en Fenmerca är ju ändå en Fenmerca!

Det var när han under 80-talet gjort sig känd för att ratta en sådan på ett sätt som ingen annan som jag första gången kom i kontakt med Wicke och till och med fick provköra Fenan. Då stod det snabbt klart att han var en mästare på att preparera bilar, Wicke älskar att finlira med chassiin-

ställningar och takterna sitter i.

I ladan står samma Fena kvar i väntan på ett bakaxelbyte. Bilarna har en tendens att komma tillbaka till Wicke och medan bilen har haft en rad olika ägare har den då och då återvänt för att åter finna formen. Nu ska Fenan vidare till USA och så småningom Mexico och Carrera Panamericana!

Ett annat blickfång i verkstan är en vägskylt som pekar mot Nürburgring och den har en alldeles speciell historia.

– Nordslingan är en favoritbana och flera gånger har jag försökt få med mig en skylt av det här slaget, med de har varit fastsvetsade. En gång berättade jag för den tyske Mustangföraren Erwin Derichs att jag var ute efter en skylt och han kom med ett för-

slag. "Om du fixar tre svenska älgskyltar så får du Ringenskylden i utbyte". Sagt och gjort och året efter hade han gjort ett depåbord av älgskyltarna!

Men nu går vi händelserna i förväg. Efter formelbillsatsningen och entypsklasserna bar det av tillbaka till skogen och när historisk bilsport 1984 blev en egen sportgren och

den gamla kompisen och rallystjärnan Sylvia Österberg var med och grundade Klassiska Rallycupen fick Wicke blodad tand.

I de historiska sammanhangen finns en rad gamla drömbilar man kan ratta och Wicke blev snabbt känd för att gilla udda fordon som Fenmercan. Men han körde också Jårs Dambergers Renault Gordini med framgång, ofta med Sylvia Österberg i högerstolen.

En tanke malde dock i bakhuvudet – V8-mullret från ungdomens tidningsbilar och Bosse Ljungfeldts framfart i Ford Falcon. I mitten av 80-talet kom han över en Falcon Futura Sprint och det äventyr Wicke idag är mest känd för började.

– Vi började i skogen och Sylvia älskade Falconen. Hon envisades med att jag skulle gasa mer och spruta grus över neyden. Eggad av hennes entusiasm tog jag i så det knakade och vi hamnade på taket redan i första tävlingen. Typiskt. Och medan vi stod där och väntade på att alla skulle passera så vi kunde bärga bilen såg jag hur bensinen sakta dropade... Skulle Falconäventyret sluta i lågor innan det ens börjat?

Men det ordnade sig och Jårs Dambergers son Tom, skicklig plåtslagare och senare känd för att ha spöat hela eliten och vunnit Midnattssolsrallyt med en Volvo 164, erbjöd sig att rikta bilen. Resan med Falconen började alltså äventyrligt och den skulle fortsätta på samma spår.

– Jag körde historiska RAC-rallyt i England och på en transportsträcka blev jag och Uffe Larsson som körde servicebilen bakom plötsligt stoppade av polisen. Vi hade kört för fort, hävdade man, och visst, det hade vi kanske, men inte så farligt mycket. Vi fick sitta i baksätet på polisen Scorpio och se en film av oss. Min irländska co-driver försvann, han gillade väl inte engelska poliser, och min



Wickes garage. Förutom alla pokaler och lagerkransar har han en komplett verkstadsutrustning. Utan den skulle han väl få abstinens.

upphetsning och dåliga engelska gjorde knappast saken bättre. Uffe och jag hamnade bakom en massiv ståldörr i ett 102 år gammalt fängelse!

Rallyt var kört för deras del men våra hjältar släpptes dagen efter och fick på omvägar höra att polisen som häktat dem var känd för att vara övernitisk, speciellt mot utlänningar som hade en tendens att smita från böterna. Men vad hjälpte det?

Det blev flera dikeskörningar med Falconen innan satsningen

gradvis gick över till banracing och segrarna började komma. Men det tog ett antal skjutna motorer innan det gick riktigt bra.

– Olle Langborg som byggde mina motorer hade aldrig trimmat en Ford 289 förr så han improviserade enligt sin erfarenhet. Sedan åkte vi upp till Sportscars i Stockholm där Buris bromsade den till överraskande bra 420 hästar.

Men det slutade med en stake genom blocket. Och samma sak igen. Och igen. Wicke ville ha en



Favorit-kartläsare var gamla stjärnan Sylvia Österberg.



Vid första försöket i skogen rullade Wicke Falconen. Det blev mycket plåtarbete efter varje rally, så man satsade på banåkning.

så standardmässig maskin som möjligt, inga super-stakar och annat, och efter lite funderande bestämde man sig för att nöja sig med cirka 350 hästar och vips så höll det!

Ambitionerna växte och det blev ett antal år i EM-cirkusen under 90-talet med två mästerskap totalt och ett i klassen som främsta meriter.

– Jag hade en rad olika co-drivers, från Uffe Larsson till mer exotiska namn som Barrie "Whizzo" Williams, Rauno Aaltonen och Picko Troberg. Alla var imponerande på sitt sätt, Picko kanske mest för sin förmåga att få in sponsorer. Men en står ut – Freddy Kottulinsky! Han skulle dela bilen på Anderstorp, hade aldrig suttit i den men ändå var han en sekund snabbare än vad jag var redan från första stund!

Kanske knäckande för en vinnar-



EM-trofén från 1995 pryder väl sin plats på hyllan i Wickes garage.

skalle men Wicke förstår att uppskatta talang, det är värre med dumhet. En och annan har fått känna på det Winqvistska temperamentet.

– På Salzburgring ledde jag men blev jag avpetad av en Mustang på sista varvet. Jag fastnade i en sandfälla och blev så förbannad att när han kom runt efter att tagit målflagg sprang jag ut och dängde hjälmen i rutan så hjälmen sprack!

Själv minns jag när jag stod i depån på Silverstone 1994 och följde Wickes och Pickos framfart i Falconen. Picko körde först och vid förarbytet i intimesracet låg man nästan i mittfältet. Då började Wicke sin uppkörning och när det var dags för de sista varven utmanade han täten. Då small maskinen, men ekipaget gick framåt och Wicke parkerade precis efter mål-linjen.

– Vi förlorade tävlingen men jag fick en fantastisk kristallpjäs graverad med "Driver of the Day", en av mina finaste priser.

Jag förstår att sådana stunder stannar i minnet, saknar du inte tävlandet idag?

– Tja, kanske mest kamratskapet. Och den där speciella känslan när man styr ner mot Paul

Ricard i påsktider för att påbörja EM-säsongen. Men när Olle Langborg dog i cancer år 2000 kände jag att det var dags att lägga av.

Vad blev det av din älskade Ford Falcon?

– Jag sålde den till Tommy Johansson och sedan gick den vidare till Alan Mann i England. Med det var cirkeln slut, det var ju Alan Mann-teamet som en gång i tiden drev Bosse Ljungfeldts Falcon.

Med så många tävlingar bakom dig, har du kraschat svårt och skadat dig nån gång?

– Nej, det har blivit en del rullningar och besök i räckan, bland annat på Ringen när en axeltapp gick av, men själv har jag klarat mig skapligt. Jag fick visserligen rejält med spö i depån en gång när Alfa-teamet Scuderia del Portello inte gillade att få stryk på banan.

– Det svåraste jag råkat ut för hände här på gården för ett femtontal år sedan. Jag gick in till en ko och visse inte att hon just kalvat. Hon blev som galen, stångades och sparkades, när hon skulle försvara sin kalv. Jag trodde jag skulle stryka med, men lyckades krypa till bostadshuset och få hjälp. Kossan hade nästan skalperat mig, de fick sy 42 stygn för att få fast skalpen igen. Men, som läkarn sa, "man får glädja sig åt det lilla, saker som att du blev av med rynkorna i pannan när vi sträckte skinnet".

Så gick det alltså till när Wicke fick en ofrivillig ansiktslyftning. Livet på landet kan vara tuffare än det i racingcirkusen...

Robert Pettersson
Racestripe Nr 18 – 2021

Foto: Gunar Johansson



BMC Cooper S 1275cc CT7 1962-65

Klassiska historiska motorer genomgåna och reno-
verade,

Formel Ford motorer 1600cc.

Motor Lotus TC "Stromberg"

Volvo B16B sportgrupp 2

Önskas köpa en ventilkåpa till Lotus TC.

Sture Danielsson 0709-307759



Bosse Johborg säljer sin fina Renault Floride S
1962 som är byggd för 1000 cupen, bla även bra
för Backe, eller Rally, eller som vanlig Veteranbil
då den är inreggad. HTP är giltig tom 2029 Nr 32
sitter med magnet Bilen är i mycket fint skick Pris
185000.

Ring gärna så berättar jag mer. 0761-478226

Alf Pålsson säljer sin DKW

1000 S-63 (klassad som E i 1000cc Cupen). Helbur,
skivbromsar fram gatreggad och HTP.

0705-544500.



5 stycken Cortinafälgar

0705-544500.



Knepiga kullager?

Kontakta Kullager Teknik AB, Peter Weichert,
han kanske kan hjälpa dig?

08-64 92 020, info@kullagerteknik.se

Avgassystem till Van Diemen RF77-79

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

Avgassystem till FF 2000 Van Diemen 1982. Kom-
plett 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

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 gen-
vägar in i systemet.

