

# RUTFLAGGAN NR 1 1996



RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 561, S-291 25 Kristianstad





**RACERHISTORISKA KLUBBEN**  
Box 561, S-291 25 Kristianstad

**I nästa nummer av Rutflaggan, bl.a:**

Fortsättningen på Standard -65, Söderqvist  
Racing Cup, "One woman race team 3"  
Med Healeyn i Europa, Borgward m.fl.

**Glöm inte**

att sända material och bilder från säsongen som  
gått samt ladda kameran och ordblandaren till  
kommande säsong. OBS skicka originalbilder,  
ni får bilderna åter.

## INFORMATION

### STYRELSE

Ordförande  
Kassör  
Sekreterare  
Ledamöter

Staffan Lindberg  
Gia Israelsson  
Kent Baeck  
Bruno Rösler  
Bertil Persson  
Lars Wramell  
B-Å Bengtsson  
Tommy Brorsson  
Björn Cronholm

tel. 08-39 33 44  
tel. 08-732 72 31  
tel. 044-23 12 19  
tel. 019-22 56 18  
tel. 044-24 74 94  
tel. 040-16 16 90  
tel. 0346-173 50  
tel. 0435-526 98  
tel. 040-16 47 45

fax 08-732 72 33

fax 0346-131 77

Suppleanter

### KLASSREPRESENTANTER

A-D

Bengt Frelin  
Roland Haraldsson

tel. 08-768 42 85  
tel. 0325-271 25

fax 08-756 25 66

GT-GTS

Mian Jutterström  
Henry Andersson

tel. 08-756 28 35  
tel. 0515-411 20

Midget  
Formel J  
Formel V

Per Hågeman  
Åke Axelsson  
Åke Lindh  
Nick Tammemägi

tel. 040-18 61 60  
tel. 08-551 741 41  
tel. 044-24 15 10  
tel. 0322-221 09

Formel Ford

P-O Söderberg

tel. 0584-119 06

Standardvagnar  
G+H, Sportvagnar  
GT-Nationell  
Standard -Nyl

Paul Ainsar  
Bo Lindman  
L-G Widenborg  
Olof Ekman  
Roger Grimborg

tel. 08-642 45 19  
tel. 08-798 95 90  
tel. 042-20 76 81  
tel. 0520-269 95  
tel. 0171-620 62

fax 042-20 74 33

fax 0171-621 30

### BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg  
L-G Widenborg  
Magnus Nilsson

tel. 08-39 33 44  
tel. 042-20 76 81  
tel. 0520-295 34

### MATRIKEL

Roger Grimborg

tel. 0171-620 62

fax 0171-621 30

### REVISORER

Åke Axelsson  
Åke Hansson

tel. 08-551 741 41  
tel. 08-715 84 96

### REGALIA

Roland Haraldsson

tel. 0325-271 25

### FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg  
Peter Kumlin  
Åke Lindh

tel. 08-39 33 44  
tel. 0243-284 77  
tel. 044-24 15 10

### REDAKTIONEN

Staffan Lindberg

tel. 08-39 33 44

### VALBEREDNING

Åke Lind  
Per Hågeman  
L-G Widenborg

tel. 044-24 15 10  
tel. 040-18 61 60  
tel. 042-20 76 81

### ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

B-Å Bengtsson  
tel. bost. 0346-173 50  
tel. arb. 0346-123 45  
fax. 0346-131 77

### PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB  
tel. 08-768 26 28  
fax 08-792 16 46

## Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Staffan Lindberg  
Pungpinevägen 12, 128 38 Skarpnäck.

Vi behöver både bilder och reportage!

Vi vill gärna ha ditt material på diskett för att spara  
tid och pengar till klubben.

Har du tillgång till dator gäller följande:

Rutflaggan produceras i PageMaker 5.0 i Windows-miljö.  
Vi kan ta emot ditt material i olika Windows-format t.ex  
PageMaker 5.0, Microsoft Word, World Perfect, Windows  
Write, ASCII-text, m.fl. Arbetar Du i Macintosh lämnar Du  
texten i PageMaker 5.0-format, Word 4.0, 5.0, 5.1 och 6.0  
för Macintosh eller ASCII-text.  
Det går också bra med tydlig maskinskriven text.

## ..... PRYLMARKNAD .....

### Säljes;

#### **Ex Uffe Svensson "Brabham BT 41"**

F3 1972/73. Total restaurert. Raceklar, bil som ny! Ch.no 145.

#### **Holbay - R73 - No 1232.**

Restaurert av Holbay i England. Twin Cam 1600 cc.

#### **Ex. Basse Hveum Cooper Midget**

500 cc F3 Mk 12.

Ny Norton Manx-motor (Summerfield)

5-trinns gearbox. Race klare. Farge Blå.

Reserve original restaureret 0-stilt Norton Manx motor + gearbox.

#### **Cooper Midget**

500 cc F3 Mk 8 med Jap-motor (Åge Hansen) raceklar. Farge Silver. Reserve 0-stilt JAP-motor (Åge Hansen) + gearbox + deler.

#### **Per Gjerdrum**

Tel: 00947-66 98 29 05, kontor

00947-66 84 76 22, privat

#### **MGB Tourer -63**

Tartan Red. Renoverad på 70-talet, krockad 1980. Helt nyrenoverad och nylackad kaross medföljer.

"Bara" att plocka ihop.

#### **Jan Borgfelt**

Tel: 08-768 26 28, dag som kväll.

Fax: 08-792 16 46

#### **BM VeeFV 1300**

Nyrenoverad

Cooper F3 Mk IX

Med MANX & JAP motor

#### **Bruno Rösler**

Tel: 019-22 56 18

#### **Titan Mk 6 -73 Formel Ford**

Tävlingsklar-grön/vit

#### **Totte Balkefors**

Tel: 026-27 42 20, dag

026-21 91 57, kväll

#### **Van Diemen 1977**

Renoverad och fin. Gul. Körd i heat 4 under

1995. Pris 85.000 SEK

#### **Tecno F3 1000cc 1968**

Ej ihopsatt. OBS! Mycket nya delar. Högstbj.

#### **Per eller Paul**

Tel: 08-32 57 77, 33 22 59

### Köpes;

#### **Däck Till Formel V**

(racing eller standard)

#### **6-punktsbälte**

till Formelbil

#### **Weine Friis**

Tel: 011-14 90 69

#### **Delar till Ford Lotus Twin Cam motor**

#### **Victor Israelsson**

Tel: 08-583 585 45

070-510 22 14

**RHK**  
klubbshop

**T-shirt** av absolut bästa kvalitet, vit med klubbens märke.

Obs! Nu har vi ännu färre kvar, passa på, finns i storlekarna M, L, XL Pris 110:- kr

**Jackmärke**, äntligen har vi nu ett snyggt helbroderat jackmärke.

Pris 30:- kr, vid köp av fler än ett 25:- kr

**Klistermärke** ca 85 mm Pris endast 10:- kr. *Porto tillkommer*

### Kommer inom kort om intresse finns:

**Racingväska**, väska med plats för hjälm, overall, skor och allt vad Du kan behöva för en lyckad helgutflykt, dessutom med RHK:s märke.

**Stora klistermärken**, hur stora?

Hör gärna av dej om du är intresserad av ovanstående eller om du saknar något i vårt allt mer växande sortiment.

*RHK club shop*

Roland Haraldsson, Björnkåkra, 514 92 Uddebo.

Tel o fax 0325-272 40 även 010-299 12 02, 033-13 25 41

**Visa att Du tillhör "gammelbilsklubben" med fart**



# Från ordföranden



**STAFFAN LINDBERG**

**Racerhistoriker går inte i ide på vintern. Knappt har tävlingssäsongen klingat av och troféerna fördelats förrän andra aktiviteter tar vid; utställningar, marknader, annonsstudier, nyköp och renoveringsjobb.**

Dom erfarna vet att våren är kort. Förberedelserna måste vara uppe i fart redan på nyåret om resultaten skall bli bra under sommaren. Den största tävlingen här hemma går på Anderstorp redan den 9 juni när

Gullvivorna är uppe. Paul Ricard går i Påsk, Monza före "Valborg" och Zandvoort till "Kristi Him". "Sätt högsta möjliga och öka undan för undan", som roddarna säger.

## Mannen på omslaget

**Francis Albert Costin, gemenligen kallad Frank,  
20 06 08 - 95 02 05.**

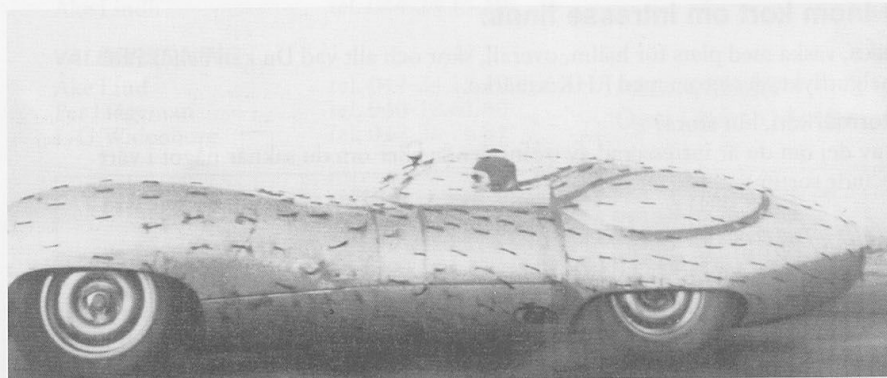
Cos i Marcos och äldre bror till Mike Costin - Cos i Cosworth. Mike Costin var med Colin Chapman när företaget Lotus

kom igång på allvar och den som "lurade" in brodern Frank på området racerbilar. Frank Costin var annars flygingeniör med jobb hos flera viktiga flygplanstillverkare i England, bl a Supermarin (Spitfire) och de Haveland (Mosquitio, Vampire).

Den första bil som Frank Costin ägnade sina omsorger var Lotus Mk 8. Tillsammans med Colin Chapman gjorde han grundläggande praktiska studier av luftens rörelse kring karossen. Colin körde runt på ett flygfält med Frank fastbunden frampå motorhuvens studerade små fasttejpade garnstumpars fladder i fartvinden. Med hjälp av dessa rön och sina tidigare förvärvade kunskaper i aerodynamik form gav Costin ett stort antal framgångsrika racingbilar, Lotus Mk 8,9,10,11, (flera klasseggrar på le Mans) Vanwall F1 (märkes-VM -58) Lister Jaguar m fl.

Costin var inte någon estet, han trodde inte på devisen att det som ser bra ut ock-

så är bra. Likväl har hans bidrag till formgivningen av Lotus Elite inte precis gjort resultatet fulare. Ful blev däremot den första





Marcosprototypen. Den är inte mindre intressant för det. Bilen byggdes som en monocoque av plywood (jfr de Haveland "Mosquito") och blev lätt, stark, styv och segerrik redan från början. Samarbetet med Jem March (Mar- i Marcos) upphörde men Costin fortsatte att bygga träbilar i egen regi och i kompanionskap med andra. (Roger Nathan, Brian Hart). För oss svenskar är Costins insats för att förbättra "aerodynamiken" på Ronnie Petterssons March 711 kanske känd. Marchägaren, numera presidenten i FIA, Max Mosley snuvade dock Costin på arvodet för designen av "tebrickan" och kassan.

Över huvud taget verkar det som om Frank Costin var lite för snäll i affärer. Detta fick till följd att han till sist drev sin affär ensam. Han flyttade till södra Irland och fortsatte med mängder av olika projekt, inte bara fortkänsbilar utan också båtar, u-



båtar, en brandbil som lätt körde ifrån alla andra brandbilar, militärfordon, flygplan med och utan motor, rymdfarkoster och vindkraftverk. Storrökaren F A Costin dog förra året i cancer nästan 75 år gammal.

Dennis E Ortenburger, amerikansk Lotusentusiast, har skrivit en läsvärd bok om Frank Costin "Flying on four wheels"

## FIA:s bulletin

312 NOV -95

### • APPENDIX K, Art. 8.5 - Grand Touring Prototype (GTP) :

Modification for application from 1.1.1996 (modified text is in bold print).

.....  
Apart from the modifications permitted under article 10 (Safety), GT prototype cars are permitted only those modifications which were carried out in the original period on the particular model concerned, but within the limits of art. 13 hereafter for GTP/A/B/D cars, and of art. 12 hereafter for GTP/C cars.

### • PORSCHE 911 : HALF SHAFTS

From 1.1.1997 Löbro half-shafts will no longer be accepted in cars of period F.

### • FIAT ABARTH 982.2 CC ENGINE BLOCK

For immediate introduction.

The engine block of the Autobianchi A-112 Abarth first series, type A112 A1, FIA homologation form n° 5518, is accepted as a replacement part for all Abarth cars using a Fiat Abarth 982.2 cc engine.

The FIA homologation forms for cars which are no longer homologated are now on sale.

More than 1700 old homologation forms from n°11 dated March 1960 to those which lapsed on 1 January 1995 are now available. These forms, authenticated and perforated by the FIA, must be ordered through an ASN only. A list of available forms will be published in a future bulletin.

313 DEC -95

### RETROSPECTIVE HOMOLOGATIONS

The following homologation forms are available ; they must be ordered through an ASN :

N° HGT - 001 Marcos 1800 GT

N° HGT - 002 MGA Twin Cam

N° HGT - 003 Aston Martin DB 4

### CARS OF PERIOD E : TYRES FOR CIRCUIT RACING AND HILLCLIMBS

From 1.1.1997 cars of Period E must only use Dunlop "L" section racing tyres which have 204 Compound and tread pattern CR65 or earlier.

### CANCELLATION OF AN HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORM

The Historic Vehicle Identity Form ACS n° 1810, Ginetta G4 R (IRS) chassis n° 4/0129 is cancelled.

### REPLACEMENT PARTS

#### Jaguar E-type aluminium replacement block

The 3781cc replacement block in aluminium for the Jaguar E-type, manufactured by ATS Evolution (Arcueil, France) is accepted as a replacement part.

#### Ford/ Lotus Twin Cam engines : main bearing caps

The half round cast iron main bearing caps for Ford/ Lotus Twin Cam 1558cc engines manufactured by Classic Motorsport Ltd are accepted as a replacement part.

#### Ford Cosworth FVA/ FVC engines

The engine block manufactured by Geoff Richardson Engineering Ltd is accepted as a replacement part for Formula 2 and Sports cars of period G.



### ***Gunnar Rösler är död!***

En pionjär i klubben  
 en entusiast för formelbilar  
 en hastighetsrekordhållare  
 en fin kamrat  
 har lämnat oss efter att ha drabbats  
 av en svår sjukdom.

Gunnar var en av dom som fick fart på  
 F3 500cc-verksamheten och som hjälpte till att  
 spåra upp renoveringsobjekt både i FJ och midget.  
 Vi kommer länge att sakna hans goda kamratskap  
 och stimulerande entusiasm och sörja hans allt för  
 tidiga bortgång.

*Staffan*





# Bilsportdagarna - En succé för RHK!

*30 november till den 3 december var det full fart (i dubbel bemärkelse) på Sollentunamässan strax norr om Kungliga Hufvudstaden. Då var det nämligen Bilsportens egen mässa som gick av stapeln. Detta utmärkta initiativ av Bilsportförbundet, snyggt förverkligat av Tege Tornvall lockade över 15.000 besökare (vissa uppgifter talar om närmare 20.000!)*

**Bosse Lindman**



*Nicke Nilssons Porsche 356 Cov. Bo Lindmans Saab 96 och Wicke Winqvists Ford Falcon*



*Wicke intervjuas av mäsarrangören Tege Tornvall om sina EM-äventyr*

På plats bland BTCC Volvo 850, Kent Bräcks F3000 och "Lill-lövis" Indy Car racer fanns naturligtvis RHK på plats med egen monter!

Vi förfogade över drygt 100 kvm på central plats i hall 2, med bl.a. Lill-lövis bil och Torsten Palms Ferrari-agentur som montergrannar. Med generöst tilltagen monteryta byggde vi en enkel och öppen monter där besökarna kunde gå runt bilarna och studera dem i detalj. Lite regalia i form av foton, afficher, verktyg, hjälmar etc. fanns också med för att skapa lite historisk miljö i vår monter. De sex förare som ställde ut sina bilar i vår monter var Bengt "Wicke" Winqvist med sin EM-vinnande Ford Falcon Futura Sprint, Nicke Nilsson





Wicke Winqvists EM-vinnande Ford Falcon

med sin fantastiskt snygga och ovanliga Porsche 356 Convertible, Ulf Bergman med sin mycket uppmärksammade och nyrenoverade Amilcar från 1926, mässans äldsta bil och då som sig bör i Racerhistoriska klubbens monter! Representater för Formelbilarna var Per Norbergs läckra Van Diemen FF 1600 som ser mycket racig ut i sin orange lackering. Inte nog med detta Bruno Röslers Midgetracer, en Svenskbyggd TLV från 1948 fanns också på plats och drog väldigt många intressade blickar till sig! Slutligen fanns undertecknads röda Saab 96 från 1964 på plats. (Hade inte en aaaning om att en gammal Saab skulle dra så mycket uppmärksamhet i detta exklusiva sällskap!) Eftersom arrangörerna av mässan inte delar min förtjusning över att få dra in dofterna av nyförbränd Castrol TTS, fick vi visa videofilm med historisk racing istället för att köra runt i montern!

#### Fler historiker!

Bland alla moderna racing- och rallybilar fanns det dessutom några ytterligare monter med historisk profil. Jag tänker på RHK-förarna Tommy Brorsson, Bosse Warmenius och Micke Högström med team som hade en snygg monter med 2 Lotus Cortinor och ett imponerande antal pokaler. Picko hade egen monter med sin EM-koja på plats. I Hundkojeklubbens monter var Tommy Jagerwalls BMC Cooper det självklara blickfånget. I SSK:s nostalgimon-

ter fanns Ronny Erikssons unika Quantum-Saab med tvåtaktsmotorn där bak! Sist men inte minst hade Saabs bilmuseum en mycket trevlig monter med Saabs FJ från 1960, Erik Carlssons Monte Carlo vinnare från 1963 och Stig Blomqvists Rally 99 Turbo från mitten av 70-talet. Saabs monter hade ju också på sätt och vis anknytning till RHK, då den kommit till på initiativ av vår eminenta Saabförare Peter Bäckström tillika chef på Saabs museum.

#### Media har uppäckt historisk racing!

Det Historiska inslaget på Bilsportdagan var alltså massivt! Detta märktes också på det otroliga intresse som våra bilar rönt både bland publik och media. Det var full fart runt våra bilar hela tiden! Mycket roligt och kanske en fingervisning om att historisk racing är både populärt och "rumsrent" numera, var det faktum att TV 1:s "Lilla Magasinet" gjorde reportage och intervju. Likaså fick vi nästan 10 minuter direkt i Radio P6. Detta efter att man intervjuat bl.a. Reine Wisell och Rickard Rydell, så konkurrens om utrymmet i etermedia saknades inte! Helt klart är att historisk racing i Sverige aldrig rönt större uppskattning och intresse än just nu. Detta måste vi ta tillvara på alla sätt!

En rent personlig reflektion från en ren raceamatör var att det var en inspirerande upplevelse att få vara med och få uppmärksamhet bland alla "de stora grabbarna".

### **Många nya förare!**

Vi fick besök av många som bygger bilar för historisk racing, flest nya förare drar vår redan mycket populära "Standard -65". Några nya PV, en till Saab och en Mustang och på lite sikt ytterligare en Fiat Abarth är inte dåligt! Även "standard -72" verkar få ett tillskott av mässan. Här var det bl.a. en Camaro på gång. GT-ny kanske kan få en Triumph Spitfire i sina led o.s.v. Nu gäller det bara att få de som går och funderar att ta steget och bli aktiva förare!

Sammantaget gav mässan i detta avseende god utdelning. Vi som redan tillhör de aktivas skara fick ju också tillfälle att träffas. Förutom vi som "jobbade" i montern var det flera förare från olika delar av landet som begett sig till Stockholm, vilket ju är trevligt eftersom vintern är väl lång utan kontakt med alla trevliga racerhistoriker!

Med hjälp av Ulf Bergman kunde vi dessutom visa upp mässans exklusivaste hospitality! När Volvo fick hålla tillgodo med chokladbitar (Eller hur Anna Vium?) kunde RHK bjuda på Gravad lax och kallskuret kött med tillbehör och italienskt mineralvatten i montern! Naturligtvis ett uppskattat inslag hos våra "VIP-besökare". Nu förstår jag varför Ulf går under smeknamnet "Laxen"! Ett tack också till Spendrups som genom Victor Israelsson ställde upp med ett antal plattor läsk att släcka törsten med.

### **Ett stort tack till alla som gjorde detta till en lyckad mässa!**

Jag tänker på Victor Israelsson som när min egen tid blev för tigt ställde upp och fixade med både det ena och andra under mässans förberedelser. Horst och Gia som också såg till att vi hade kaffe och kakor under mässdagarna. Mian Jutterström som även bidrog med montermaterial. Åke Axelsson som hjälpte oss andra att bemanna montern. Åkes dotter Mikalea som dessutom hjälpte mig att ta hand om min lilla Erik som nu prövat på att köra BTCC Volvo, låt vara i trampbilsutförande, men återväxten är säkrad. Ska bara fixa en Saabtrambil innan ovanorna blir för allvarliga! Dessutom ett jätte tack till alla er som hade sina bilar i Montern.

Vid "ordblandaren"

Bosse Lindman



Uffe Bergmans Amilcar 1926, mässans äldsta bil



# Standard -65

**Så har det åter blivit dags att sätta sig ned vid "ordblandaren" för att, för er kära läsare återge lite av standardvagnsåkarnas vedermödor under den andra säsongshalvan.**

**Text och foto Bosse Lindman**

Vår historiska standardvangsklass blir bara mer och mer populär! Nya förare strömmar till vid nästan varje tävling. Publiken kommer för att se standardbilarna. Media börjar nästan dra likhetstecken mellan historisk racing och våra standardbilar. TV-bevakar oss m.m. Jag kan inte komma på när någon racingklass hade denna uppmärksamhet i Sverige senast! Kanske F3 för 10 år sedan? eller Camaro Cup för 20 år sedan? Det är väl bara BTCC som slår oss!?

Ni som inte gillar standarvagnar kan ju sluta läsa här! (många sidor blev de...)

## **Knutstorp, Svenskt sportvagnsmeeting**



*Line up, Knutstorp "SSM" -95*

Efter simskolan på Falkenberg begav vi oss efter ett månads långt uppehåll till Knutstorp som bjöd på tropisk värme och MGCC:s Svenskt Sportvagnsmeeting. Åter igen var standardbilarna (naturligtvis) den största klassen. Trots att de utländska gästerna (som så ofta förr) inte dök upp när det drog ihop sig till tävlingshelg, fick man begära dispens på banlicensen för att alla vi standardvagnsförare skulle få vara med och åka. Tack för det herrar arrangörer!

Väl på plats i Knutstorps depå, eller rättare sagt utanför Knutstorps depå, på publikplats lastades standardvagnsekipagen av. I den riktiga depån skulle bilar som inte

deltog i tävlingarna beredas plats! Sportbilar kallas dom visst. Det är för er oinvidiga en liten engelsk, ofta röd eller grön tingest med vingliga ekerhjul nedtill och rutig keps eller läckande suflett upptill. Dessa Sportbilar körde mest fort i tunneln under banan och skrämde vettet ur snälla tanter och barn! Är det sport? För på banan syntes dom inte till! Skärpning!!!

Nåväl vi förare av, i dessa sammanhang, de udda standardvagnarna hade det egentligen ganska bra på vår gräskulle. Griniga grindvakter, kontrabesked om elström till våra bussar, frånvaro av kommunikation med den riktiga depån och de meddelanden som där gavs, lyckades inte ta udden av ett

trevligt arrangemang. Men till nästa år hoppas vi Hyllinge MS själva får mer att säga till om. Då vet vi att det fungerar på ett gemytligare sätt! Nåväl, vi kör racing, så vi håller oss till vad som hände på banan, eller....

## **When the flag drops - the bullshit stops!**

Publikfavorit var naturligtvis hemmasonen Tommy Brorsson som med sin Lotus Cortina gav en strålande uppvisning i konsten att köra historisk standardvagn.

Vem som vann, ja gissa!

Från förarplats i en gammal Saab kan man bara förundras över Tommys asfaltsballet i mach 1!

Men det var ju inte bara vår EM-meriterade pilot som gjorde vårt race till ett riktigt publikrace. Några nya och nästan nya bilar och förare dök också upp.

Hans Rosendahl kom med sin snygga Ford Mustang, lackad som sig bör i USA:s tävlingsfärger vitt och blått. En annan personlig favorit var en läckert gul Fiat "flera hundra" (1100) från 1958. Inhyrd chaufför var Mikael Kraus som avslöjade att en Fiat Abarth var under färdigställande hemma i



garaget! Detta renderade naturligtvis i ett krismöte i Saabdepån, efter noggrant övervägande beslöts enhälligt att hälsa den modige Mikael varmt välkommen i klassen trots det oerhörda tilltaget att addera kamaxlar och ventiler till en motors naturliga grundkonstruktion. Nils-Olov och Anders W. får verkligen något att bita i när denna klenod kommer och blandar sig i leken. En annan som gjort "avbön" är Thomas Bergelin som sålt sin superfina DKW F12 efter att ha inhandlat en Alfa Romeo Giulia. Är det manne en kamaxelepedit som brutit ut?

En verklig motorprofil har också anslutit sig till vår skara, det är Christer Glenning "känd från TV" som efter noggrant testande av sin nybyggda PV gav den tre ratter. Den fjärde får den när den också går på den fjärde cylindern, var f-n. den nu sitter? (icke namngiven Saabförarens förbryllade fråga)

#### **Tätt race bakom överlägsne Tommy Brorsson!**

Att Tommy Brorsson var träningsnabbast kanske inte var helt oväntat, men att Michael Högström som gör sin första säsong skulle slå till med andra tid, bara ett par hundradelar sämre än Tommy var en mindre sensation. Michael som tydligen inte räds att utmana rutinerade "rävar" som Tommy tog till och med starten i racet! Tyvärr satsade Michael lite för hårt i första böjen och gjorde en liten piruett, så var den dagen förstörd då startmotorn sagt upp sig i förtid. Synd på en sådan frisk körning. Vi ser fram emot mer av den varan Michael!

Nu blev striden om platserna närmast Tommy en tät uppgörelse mellan Lars-Åke Nilsson, Bo Bergström och Bo Johnsson. En härlig mix av bilar med Lotus Cortina, Mustang och Alfa GTA kämpande om placeringar på pallen. Ordningen dem emellan blev L-Å Nilsson på andra plats, Bo Bergström på tredje och Bo Johnsson denna gång strax utanför pallen.

5:a blev Lennart Thurn som också vann 1300 cc klassen med sin BMC Cooper S.

På 7:e plats hittade vi vinnaren i 2500 cc. Denna gång var det K-G Almström som efter nattligt motorskrivande kunde vinna över Kalle P:s Amazon. K-G var glad att det inte var ett varv till, då toppen börjat föröka sig genom delning.

Småbilfigthen blev synnerligen tät denna gång med Nils-Olov Johnsson knappt före Saab Sport kollegan Anders Weglin. 3:a i 1150 cc var mycket snyggt körande Lars Källberg som inte gav under-tecknad en chans denna gång.

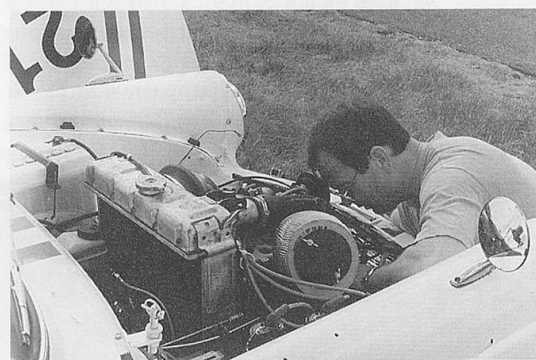
Dick Gärder, glad över Glennings utmaning i E-klassen lyckades också vinna sin klass då hans BMW 700 inte led lika mycket över för få cylindrar som Christers PV.

#### **Knutstorp ur ett Saab-perspektiv**

Själv fick jag uppleva en händelserik helg med ständigt övervarvad tempmätare och kolvar som nöp. Tack för all mekarhjälp Anders W och Lennart Nilsson, utan era insatser hade det inte blivit något race för nr 11! Inte heller Per Hågemans kolvjakt i djupaste Skåne skall förglömmas. Dessutom hade vissa bakskrämmor en hittills okänd förmåga att skrynkla ihop sig! Något som smittade av sig på somliga blå hundkojors dörrar. Ingen större fara, men en fingervisning om vad stora fartskillnader kan bidra till!

Nåväl till slut var det dags för race. Efter finjustering av kopplingen för att vara säker på en snygg start som skulle ta mig förbi Källberg, missar jag naturligtvis starten med samma grasiösa lamellhantering som en körskoleelev. O.K. då satsar vi fullt på inners!

Tyvärr hade någon försåtlig natur monterad curbs av högre modell lagom tills jag närmar mig första kurvan. Efter en evighets tvåhjulsåka bestämmer sig Saaben slutligen för att med viss tvekan använda alla hjulen i sin färd vidare längs banan. Nu var det fullt med DKW och Saab Sport i backspeglarna. Lars Byström och Lennart Nils-



*Lars Byström preparerar sin DKW i fighten på alla Saabar*

son har tydligen en röd Saab som "prime target"

För att inte falla för trycket bakifrån ställer jag in siktet på en grön Alfa med Bergelin som chaufför och Rosendhals blåvita Mustang. Lyckas bromsa mig förbi bägge i samma böj, men naturligtvis svarar bägge på målrakan (kan det vara ventilerna??), så det är bara att börja om igen, denna gång besinnar jag mig och tar en i taget (ett lämpligt "straff" för 4-takts överlöparen Bergelin är att bli omkörd av en Saab på yttern i

hårnålen). Hans Rosendahl har dock läst något om "its no substitute för cubic inches" så han beslutar sig efter några varv att avsluta vår figth och försvinner i fjärran i sin jakt på Källberg. trots att jag bestämt mig för att inte fästa allt för mycket avseende vid vita DKW F12:or och Saab Sportar envisas dessa med att hela tiden fylla mina backspeglar. Lennart Nilsson lyckas så småningom ta sig förbi Bergelins Alfa och när målflaggan faller är det nära....

En av de roligaste standardvansrace jag kört är över alldeles för snabbt! Tack för en härlig figth mina vänner!!

Enda smolket i bägaren denna fina racehelg var att vi som körde standardbil kände oss måttligt accepterade i MGCC-kretsarna. Efter att ha väntat i närmare 7 timmar på prisutdelning gav de sista tappra standardvansförarna upp. Må dom vara förlåtna, då merparten hade minst 50 mil att åka denna kväll. Ännu har ingen sett några priser från detta race. En detalj i sammanhanget kanske, men nog har arrangörerna också skyldigheter? Törs vi be om skärpning till kommande säsonger?

#### **Automobil Sports Car Show, Mantorp Park 26-27/8**

Årets begivenhet för sportvagns- och racerhistoriska entusiaster. Många tycker så om det arrangemang, som vår klassponsor tidningen Automobil står som värd för varje år.

Som sig bör bjöd standardvagnsklassen upp till det maffigaste startfält som någonsin skådats i historisk racing i Sverige. Kanske rent av ett av de häftigaste startfälten som rullat ut på Mantorp Parks banslinga på år och dag?



Anders Weglin och Lennart Nilsson slåss om placeringarna i Pariskurvan på Mantorp

Om man någon gång känt sig stolt och rent av mallig över den klass man tävlar i, så var det på Mantorp denna sena augustihelg. Jag tror ingen säger emot om jag påstår att 40 historiska standardbilar gjorde den bästa PR för svensk historisk racing som vi någonsin lyckats prestera.

Av dessa 40 ekipage fanns dessutom en blivande Europamästare med lokal anknytning. Jag tänker på Bengt "Wicke" Winqvist som med sin "raggarbil" (enligt lokalpressen) naturligtvis var en av huvudrollsinnehavarna i helgens racethriller! Vi kan väl först som sist redan här gratulera Wicke till hans EM-titel i historisk standardvagnsracing! Ett jättegrattis till en fantastisk kämpainsats mot italienarnas alla försök att med olika knep ro hem titeln!

Egentligen är det ganska fantastiskt att vår lilla klubb har förmånen att räkna två europamästare till sina medlemmar! Jag syftar då på att också Tommy Brorsson tog hem motsvarande titel för GT-bilarna med sin Elan. Tommy har ju dessutom inte gjort bort sig i standardvagnsracen heller! Ett lika stort grattis till Tommy!

#### **Tidsträning**

Med Tommy Brorsson frånvarande på Mantorp var det teamkompisen Bosse Warmenius som fick utmana Wicke i första hand. I vassen lurade också Michael Högström och Bosse Bergström m.f.l. Den enda med placeringschans som inte körde någon Fordvariant, var Kolsvas egen Munari, Bosse Johnsson med sin Alfa Romeo GTA. Annars var det idel Fordar i topp på tidsträningen, förutom Wickes Falcon var det Warmenius och Högströms Lotus Cortinor och Bergströms Mustang. Picko

var bra med, med sin lilla snabba Koj. Efter sig hade han närmast Lars-Åke Nilsson och vår "andra Wicke" d.v.s. Victor Israelsson, bägge Lotus Cortina, som nu börjat utmana toppgänget i TC 13.

För en gångs skull var inte K-G Almström snabbast i "Amazonklassen" med sin BMW. Denna gång var det faktiskt en Amazon, närmare bestämt Uno Svensson som slog alla de andra mer asfaltsvana Amazonförarnas varvtider på långa sling-



an. K-G hade rejält motflyt redan på fredagens fria träning då han förivrade sig i regnet och satte fronten i diverse räcken och däckstravar. K-G hade ett styvt arbete att tillsammans med sina teamkompisar dra ut BMW:n till homologerade karosserimått igen!

I TC 12 var det som vanligt. D.v.s. Lennart Thurn hade snabbaste varvet.

I Saabklassen TC 11 var återigen Nils-Olov Johnsson snabbast före Anders Weglin.

Tredje snabbast i TC 11 var säsongsdebuterande Tord Elander med sin pigga NSU.

Ensam E-bil var den ljusblå BMW 700 Coupén med Dick Gärder bakom ratten.

Varför samlar alla E-bilar bara damm i garagen undrar nog Dick.

### **Nya och gamla debutanter!**

Denna helg fick vi se flera debutanter och comebackande förare i klassen.

Sören Johansson luftade sin Lotus Cortina för första gången, de sista bitarna kom på plats i depån, så det var stressigt värre i närkingarnas depåläger.

Ett par Cortina GT hade också "first outings" denna helg. Det var Stockholmsföraren Håkan Ricknäs med en Cortina som såg väldigt rätt och välbyggd ut redan från början och dessutom snyggt lackad i de klassiska Allan Mann färgerna rött och guld. Den andra nya Cortinan kördes av Karlstadspojken Bjarne Nygren, som hade lite problem med väghållningen på sin vita GT, men det lär nog snart vara utsorterat. Av de som varit med förr men inte förärat banorna några visiter tidigare under säsongen märktes "Schnellflieger Tord Elander mit einem NSU" och Trolhätteföraren (och numera chefen för Saabs museum), Peter Bäckström. Vad han tävlar med för bil torde för alla och envar vara självklart?

En annan "gammal" debutant var Classic Motor redaktören Robert Petersson, med sin fina och ovanliga Fiat 2300 Coupé. Robert har nu fått riktigt bra fart på sin välbyggda Fiat.

Han ska väl också utmana de nu ganska många motorjournalisterna som uppträckt vilken trevlig form av racing detta är! Nästa år får vi väl ha ett pris till snabbaste journalist, vilket vi tycker är trevligt! Kanske vi då också kan få hjälp med proffsiga artiklar i denna publikation??

En som bytt bil i det tysta, men nu börjar komma överens med åkdonet är C-O Christiansson som pensionerat sin "Snedrute-Anglia" till förmån för en mycket snygg PV 544 S



*"Stor och Liten" Bo Borgström och Bo Lindman i Pariskurvan*

### **Lördagstävlingen**

Kördes traditionsenligt på den långa, s.k. F2-slingan. Efter att sett videoupptagningar från heatet, var det nästan att man önskat att man stått på läktaren och sett det maffiga startfältet komma rusande! Något mer imponerande i Svensk standardvagnsracing får man leta efter i dessa tider! Vad är Porsche Cup, Nordic Super Touring och SM jämfört med detta?

Racet vanns av Bosse Warmenius efter en publikfriande kamp med hemmaföraren Bengt Winqvist. Härligt att höra bägge dessa förares generösa attityd, även efter lite close racing av tuffare slag!

På tredje plats kom Bosse Bergström i Mustangen, före Micke Högström och Bosse Johnsson i Lotus Cortina, respektive Alfa GTA. Närmast efter dom kom Lars-Åke Nilsson och Victor Israelsson, den sistnämde var mycket nöjd med sin första riktigt framskjutna placering.

K-G Almström lyckades med sin, för dagen, russinliknande BMW, återställa ordningen i 2500 cc och slå Kalle Pettersson och Uno Svenssons Amazoner. Mellan dem hade dessutom Lennart Thurns lilla blå Cooper smugit sig in.

En strong insats gjorde klassponsorn och chefredaktör Persson som med sin röda Cortina GT framgångsrikt slogs mot Amazoner med bl.a. Stefan Stålnapp och Östen Johansson som piloter. Det börjar bli tjugtigt att skriva, men i TC 11 var det som vanligt Nils-Olov Jonsson före Anders Weglin i mål. Dags att vi andra i klassen tar i tu med denna enformighet i resultatlistan! För dom är väl inte oslagbara, eller.....?? Källberg du ligger närmast till, vad tycks?

Vår trogne E-bils förare Dick Gärder, tog sig åter runt och säkrade sin totalseger i E-klassen i och med detta. Nu var ju konkurrensen i detta race inte den hårdaste, men det gör inte Dicks kämpainsats mindre. Jag undrar hur han bär sig åt med den lilla BMW:n Det går ju aldrig sakta i böjarna,



men ändå är det alltid föredömlig uppsikt bakåt, över oss som har något snabbare åkdon. Inte lättare precis att ta maximalt ur en hästkraftsvag bil, när man hela tiden får köra race med ett och ett halvt öga i speglarna!

Lördagskvällen ägnades åt trevligt umgänge i depån, naturligtvis bevistades den trevliga grillfesten i "hangaren". Glad stämning god mat och någon god öl gjorde att racing kändes som det primära här i livet. Själv hade jag kompis från Holländska Saab-klubben på besök. Han hade aldrig drömt om att få se så många racesaabar på en och samma gång. Han var dessutom imponerad av den allmänna standarden både på vår standardvagnsklass och vår historiska racing i allmänhet. Kanske man skulle försöka ge dom en dust på Zandvoort nästa år?

#### **Söndagstävlingen, B-final**

Mycket blev det! Det var knappt man han med att åka racing mellan alla tidningsreportage och TV-inspelningar för PR-film och annat som skulle fullföljas denna helg. Jag vet i varje fall en till som hade det svettigt värre i detta avseende, eller hur Mattias?

För första gången i historisk racing fick vi ta till B-final som kvalheat till en A-final i historisk racing. Hur många klasser i svensk racing brottas med det positiva problemet?

Det innebar att vi som tar köbricka längre ned i kön i normala fall, fick chansen att prova på nervpirret när man står långt fram på griden. Själv fick jag prova på att starta från 4:e led med både Cortinor och en Mustang bakom den lilla Saaben!

Längst fram stod Thomas Bergelin i sin Alfa Giulia, brevid honom stod Nils Olov Johnsson och snett bakom honom hittade vi Anders Weglin. Bredvid honom såg vi C-O Christianssons vita PV, därefter kom Lars Kjellberg och Lennart Nilsson, bägge i Saabar. Bredvid mig i innerspår hade jag Tord Elanders NSU.

När starten gick lyckades jag med nöd och näppe hålla diverse Fordar bakom mig genom parisområdet. Elanders NSU hade pilat upp ett antal platser direkt och tagit sikte på Christianssons PV. Efter att jagat både Kjellberg och Nilsson några varv lyckades jag ta mig förbi den sistnämndes vita Saab Sport med en "halvfräckis" i den tveksamhet som uppstod efter att Elander med blotta förskräckelsen undslupit en rejäl resa in i parisområdets bastanta armcobarriärer. En NSU är inte lång i originalutförande och Tords handgripliga modifiering, när han i 130 km/h parkerade den i räcket gjorde den knappast längre. Tur att allt gick bra med Tord, som knappast kan ha Mantorp som sin favorit bana. Tord har haft den tveklaktiga förmånen att få testa Mantorps räcken även tidigare år.

Nåväl, racet gick vidare, men det gjorde inte min Saab, inte lika "fort" som vanligt i varje fall.

Till slut fick jag släppa både Lennart Nilsson, Hans Rosendahl, Håkan Ricknäs och på upploppet även Bjarne Nygren förbi mig. Saaben gick allt trögare och trögare i takt med att tempmätaren steg mot nya höjder. Inte gick det fortare heller av att jag försökte tänja på gränser som inte fanns. Konstigare och konstigare blev mina spårval. Som tur var räckte det i varje fall till A-final. Där framme lyckades Hans Axmyr, som startat sist i fältet efter att blåst motorn under lördagstävlingen, att ta sig förbi såväl Saabförarna Johnsson och Weglin, som Sören Johanssons Lotus Cortina och Bergelins Alfa. Axmyr vann alltså B-finalen före dessa herrar.

#### **A-final!**

I A-finalen var det ombytta roller för vinnarna. Denna gång lyckades Wicke hålla Warmenius bakom sig i mål, men bara efter att fått utnyttja halva östgötaslätten för att åter hitta kursen ned mot pariskurvan. Det lär ha sprutat plastkoner vida omkring uppe i hårnålen när Wicke kom lite väl snabbt in i denna!



*B-final på Mantorp. Tomas Bergelin och N-O Johnsson närmast kameran*

Bakom dessa bägge herrar var det åter Bergström och Högström i sina Fordar av modell Mustang, respektive Lotus Cortina. Fordar var det förresten så långt man såg i den främre delen av fältet! De 7 främsta platserna belades av olika Fordmodeller. (Man kanske skulle skaffa sig en Henry Ford produkt?)

På 8:e plats hittade vi K-G Almströms BMW, strax före Kalle Pettersons rejält sänkta (och buckliga) Amazon. På 10:e hamnade Mattias Persson som denna helg inte nöjde sig med att tävla enbart i vår klass, utan dessutom envisades med att köra Mallocc i Clubmanklassen. Förutom allt annat som värdskapet för övningen förpliktade till. Måste vara en stresstålig herre denne Persson!

Vem som segrade i TC 12, eller vilka som kom 1:a och 2:a i TC 11 skriver jag inte, bara för att det börjar bli tjatigt! Den minnesgode läsaren kan säkert lista ut vilka dessa förare var!

Den här gången gick min Saab lite bättre, fränsett drivknutsvibrationer. Efter ett ganska odramatiskt race, där jag till slut fick ge mig för Ricknäs (men inte utan strid) och där jag fick se Nygrens Cortina i backspeglarna även över mållinjen var det dags att summera en intensiv racehelg som definitivt satte historiska standardvagnar på den Svenska racingkartan!

#### **Standardvagnsfinal på Anderstorp**

"Standard -65" stod även på Anderstorp för helgens största startfält.

Någon tangering av det fantastiska rekordet från Mantorp 14 dagar tidigare, då vi hade 40 bilar på startlinjen, blev det dock inte, men 29 bilar fanns med när ljuset slog om till grönt för detta heat.

#### **Finalträning....**

Tränings snabbast var Bo Berström med sin snabba Ford Mustang. Brevid honom stod snabbaste 1600 cc föraren, Michael Högström i Lotus Cortina, med Bo Johnsson, Alfa Romeo GTA och Lars-Åke Nilsson, Lotus Cortina i ledet bakom. Riktigt kul att se två förare som börjat åka på allvar denna säsong, framgångsrikt utmana de mer rutinerade åkarna.

Snabbaste bil i klassen upp till 2500 cc var K-G Almström med sin ovanliga BMW 1800, efter honom följde i klassen Karl-Erik Pettersson och Alf Andersson, båda körandes Volvo Amazon. I "Kojeklassen" upp till 1300 cc var som vanligt denna säsong Lennart Thurn tränings snabbast i sin blå Austin Cooper 1275. I "Saabklassen" upp till 1150

cc var för en gångs skull inte en Saab tränings snabbast, utan här var Henrik Hansson snabbast med sin välpreparerade Austin Cooper, han följdes av den alltid fortåkan- de Anders Weglin och Lennart Nilsson, bägge i Saab Sport.

Alla såg fram emot ett spännande race som skulle bli helt avgörande för slutresultatet i RHK-Cupen för klasserna TC11 och TC 13. Hela fyra förare hade möjlighet att ta hem Cup segern i TC 11. Fram till finalen hade undertecknad förmånen att få leda klassen, men efter mitt dåliga race på Mantorp fick Nils-Olov Johnsson gälla för favorit. Även Anders Weglin och Lennart Nilsson hade chans på klassegger. I TC 13 skillde bara en poäng mellan Alfaåkaren Bo Johnsson och rutinerade Lars-Åke Nilsson med sin snygga Lotus Cortina. I vassen lurade också Michael Högström som gått från klarhet till klarhet i årets tävlingar.

I övriga klasser kunde klassledarna känna sig något lugnare inför finalracet.

#### **Racedags!**

När starten gick var Michael Högström snabbast iväg och tog ledningen in i första kurvan.

Bo Bergströms Mustang kom dock till sin rätt på den långa flygrakan och han stormade upp i en ledning som han lyckades hålla ända hem i mål. Michael Högström körde lika säkert hem en total 2: plats och vann därmed klassen upp till 1600cc. Bakom dem var det tät figth om platserna närmast. Segrande ur denna figth gick K-G Almström, följd av två Lotus Cortinor körda av Sören Johansson och Victor Israelsson. Därmed vann K-G 2500cc klassen och Sören Johansson och Victor Israelsson blev 2:a, respektive 3:a i 1600cc.

6:a i heatet och segrare i 1300cc var Lennart Thurn i sin Cooper. Därpå följde tvåan i "Mustangklassen" B-Å Bengtsson, som gjorde comeback i RHK-Cupen. Efter honom följde den f.d. rallyåkaren Uno Svensson och Alf Andersson, som tillsammans med Hans Axmyr bjöd på en härlig Amazonfigth, där de tre vita Volvobilar låg tätt, tätt varv efter varv. I minsta klassen upp till 1150 cc Tog Henrik Hansson starten före ett helt koppel av Saabar. In i första kurvan gick 3-4 Saabar i bredd! Ut på flygrakan var N-O Johnssons Saab Sport snabbast och tog sig förbi Henrik Hanssons Cooper. Efter honom hade Lennart Nilsson, Bo Lindman och Anders Weglin i en tät uppgörelse. En figth som höll på att ta slut redan på 2:a varvet när jag fick en rejäl bredsadd i mina försök att utmana Lennart



Nilsson. Något varv senare fick Anders Weglin bryta med trasigt växelreglage. Själv bröt jag ytterligare några varv senare med en spräckt framfälg efter en kul figth med rallyföraren Mats Adolfssons Amazon. Veka följar vållade problem för fler förare, N-O Johnsson drabbades av samma öde i klassledning och föll till tredje plats efter Henrik Hansson och fint åkande Lennart Nilsson. Hans Rosendahl fick också han bryta sedan en framfälg sagt upp sig. För kämpen Lars-Åke Nillson var det ett punkterat framdäck som störde planerna. Lars-Åke hade dock gett sig sjutton på att komma i mål, vilket han också lyckades med, dock på en betydligt blygsammare placering än vanligt. Mera otur hade Alfaföraren Bo Johnsson som satte sin otroligt fina GTA i räcket efter en avåkning, därmed försvann Bosses chanser till Cupseger. Det var en besviken Alfaförare som snabbt lastade och körde den långa vägen hem till Kolbäck.

En riktigt rolig figth längre ned i fältet hade Sture Danielsson och Lars Byström i Opel Kadett 1000 respektive DKW F12. Dessa hårt gasande entusiaster bjöd på en härlig uppvisning i hur roligt man kan ha i historisk racing!

#### När röken skingrats.....

När däck- och oljerök skingrats stod det klart att Nils-Olov Johnsson med nöd och näppe vunnit cupseger i TC 11. Lennart Thurn var säker segrare i TC 12 och i TC 13 vann kämpen Lars-Åke Nilsson. I Amazon-klassen TC 14 segrade en BMW med K-G Ahlmström vid spakarna. K-G körde till och med så bra denna säsong med 4 vinster och 1 andraplats att han tog hem totala Cupen i Standard 65! TC 15 vanns välförtjänt av den mycket elegant åkande Bo Bergström i sin Mustang. Klassen för E-bilar som inte hade någon deltagare vid finaltävlingen fick se den alltid väl kämpande Dick Gärdner som segrare. Hoppas nu att Dick till nästa år får lite mer inspirerande konkurrens i klassen.



Christer Glennings PV 544 Sport tar igen sig på Knutstorp

I år har vi sett tre nya E-bilar vid ensaka tillfällen. Mest uppmärksammas var Christer Glennings debut med Volvo PV Sporten. En förare som gjorde comeback efter att bytt från DKW till riktig bil (läs Saab) var Hans Zolnir. Mest spännande E-bil var nog annars Mikael Kreutz fantastisk läckra Fiat 1100. Mikael har dessutom en nästan färdig Fiat Abarth hemma i garaget. Den ser vi fram emot att få se i vårt heat!

#### Pole Position i Buffén och idealspår på dansgolvet!

Efter avslutade tävlingar återstod den traditionsenliga avslutningsfesten, som i år, som ni förmodligen redan vet, avhölls på High Chaparall. Denna trevliga tillställning samlade drygt 200 gäster som fick avnjuta en god festbuffé med tillhörande dryck. Inramningen bestod av ett äkta saloonlagsmål (nej då det var inte orsakat av ojust körning eller fusktrimning!) och en prisutdelning där de racerhistoriska kämparna fick lön för säsongens vedermödor. Förutom de fina pokaler som delades ut, hade "Standard 65" även ett eget prisbord från vår klasssponsor, tidningen Automobil. Snygga Automobiljackor och prenumerationer delades ut till de bästa i varje kubik klass. I Mattias Perssons frånvaro var Automobils förre chefredaktör och Fiat-åkare Robert Pettersson prisutdelare. Ett stort tack till Mattias på

#### Resultat Anderstorp 9/9

##### STANDARD -65

###### TC 11

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| 1. Henrik Hansson  | Austin Cooper |
| 2. Lennart Nilsson | Saab Sport    |
| 3. N-O Johnsson    | Saab Sport    |

###### TC 12

- |                  |               |
|------------------|---------------|
| 1. Lennart Thurn | Austin Cooper |
| 2. Max Viebke    | BMC Cooper    |

###### TC 13

- |                      |               |
|----------------------|---------------|
| 1. Michael Högström  | Lotus Cortina |
| 2. Sören Johansson   | Lotus Cortina |
| 3. Victor Israelsson | Lotus Cortina |

###### TC 14

- |                  |              |
|------------------|--------------|
| 1. K-G Almström  | BMW 1800 Ti  |
| 2. Uno svensson  | Volvo Amazon |
| 3. Alf Andersson | Volvo Amazon |

###### TC 15

- |                  |              |
|------------------|--------------|
| 1. Bo Berström   | Ford Mustang |
| 2. B-Å Bengtsson | Ford Mustang |



*Brorsson Winning Team!*



*L-M Trozelli vid sin Elan inför EM-heatet på Knutstorp*



*Är du säker på att det satt ett hjul här förut?!*



*Tjeckisk entusiastbil Skoda Felicia Coupé, inte så snabb men charmig!*



*Fighting face! Mikael Kreutz Fiat 1100*



*"Flott ska de' va!"*



*Paul Ainsar - fighting face*



*Per Norberg Van Diemen klar för race på Knutstorp*



Automobil som fixat detta åt oss! Efter prisutdelning var det tid för en stunds eftersnack i baren och lite trevande efter idealspåret på dansgolvet, innan det var dags att bryta upp för kvällen. En eloge till Horst och Gia som ordnat med ett trevligt arrangemang.

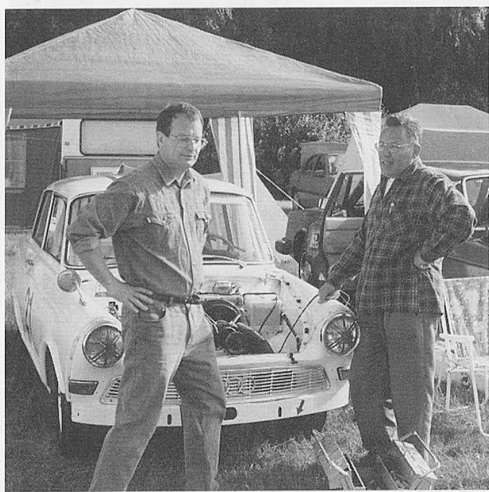
### Sista chansen!

På söndagen tog 46 förare årets sista chans att lufta bilen på den fria träningen som RHK arrangerat. Flera förare tog också tillfället i akt att pröva varandras bilar. Något som kanske gav inspiration till nya stordåd i garaget inför kommande säsong?

Själv bytte jag bil med Victor Israelsson, modig kille den där "Vicke"! Onekligen spännande att sitta i en racerbil där allt sitter på fel ställe. Ratten till höger växelspaken till vänster och värst av allt drivning där bak! Min högsta respekt för dem som åker fort med dessa underliga bilar, själv tuffade jag runt i makligt tempo och hickade till varje gång bakvagnen viftade till i samband med att jag tänkte trampa på gasen. Undrar om någon märker om jag petar i en sån där vass Lotus TC i Saabben?! Victor hade säkert också några konfunderade ögonblick, glömde tala om för honom att jag alltid har frihjullet inkopplat.

Tack för upplevelsen Vicke, nu vet jag att det inte skulle hjälpa om jag bytte till en väsrting, man ska lära sig köra dem också!

No Cam....Lot of fun!  
Bosse L



Hans Zolnir och Lars Byström funderar över DKW-trimming

### Slutställning RHK-Cupen 1995 Standard -65

#### E-bilar TC 1-10

|                      |          |       |
|----------------------|----------|-------|
| 1. Dick Gärdner      | BMW 700  | 22 p. |
| 2. Hans P. Zolnir    | Saab 96  | 9 p.  |
| 3. Christer Glenning | Volvo PV | 8 p.  |

#### TC 11

|                      |               |       |
|----------------------|---------------|-------|
| 1. N-O Johnsson      | Saab Sport    | 53 p. |
| 2. Lennart Nilsson   | Saab Sport    | 50 p. |
| 3. Bo Lindman        | Saab 96       | 48 p. |
| 4. Lars Byström      | DKW F12       | 45 p. |
| 5. Sture Danielsson  | Opel Kadett   | 44 p. |
| 6. Anders Weglin     | Saab Sport    | 43 p. |
| 7. Lars Källberg     | Saab 96       | 35 p. |
| 8. Daniel Magnusson  | Austin Cooper | 28 p. |
| 9. Henrik Hansson    | Austin Cooper | 14 p. |
| 10. Gunnar Johansson | Saab 96       | 13 p. |
| 11. Tord Elander     | NSU           | 10 p. |
| 12. Yngve Gustavsson | Saab Sport    | 10 p. |
| 13. Peter Bäckström  | Saab 96       | 8 p.  |

#### TC 12

|                  |               |       |
|------------------|---------------|-------|
| 1. Lennart Thurn | Austin Cooper | 44 p. |
| 2. Max Viebke    | BMC Cooper    | 29 p. |
| 3. Ulf Lindberg  | BMC Cooper    | 9 p.  |
| 4. Anna Vium     | Austin Cooper | 5 p.  |

#### TC 13

|                      |                   |       |
|----------------------|-------------------|-------|
| 1. Lars-Åke Nilsson  | Lotus Cortina     | 52 p. |
| 2. Bo Johnsson       | Alfa Romeo GTA    | 49 p. |
| 3. Michael Högström  | Lotus Cortina     | 45 p. |
| 4. Bo Warmenius      | Lotus Cortina     | 28 p. |
| 5. Thomas Hall       | Lotus Cortina     | 28 p. |
| 6. Thomas Bergelin   | Alfa Romeo Giulia | 28 p. |
| 7. Victor Israelsson | Lotus Cortina     | 22 p. |
| 8. Sören Johansson   | Lotus Cortina     | 18 p. |
| 9. Mattias Persson   | Ford Cortina GT   | 18 p. |
| 10. Håkan Ricknäs    | Ford Cortina GT   | 17 p. |
| 11. Tommy Brorsson   | Lotus Cortina     | 14 p. |
| 12. Bjarne Nygren    | Ford Cortina GT   | 5 p.  |

#### TC 14

|                        |                 |       |
|------------------------|-----------------|-------|
| 1. K-G Almström        | BMW 1800 Ti     | 69 p. |
| 2. Hans Axmyr          | Volvo Amazon    | 55 p. |
| 3. Alf andersson       | Volvo Amazon    | 47 p. |
| 4. Östen Johansson     | Volvo Amazon    | 37 p. |
| 5. Uno Svensson        | Volvo Amazon    | 37 p. |
| 6. Kalle P. Pettersson | Volvo Amazon    | 31 p. |
| 7. Robert Pettersson   | Fiat 2300 Coupé | 17 p. |
| 8. C-O Christiansson   | Volvo PV 544 S  | 16 p. |
| 9. Dan Johansson       | Volvo Amazon    | 14 p. |
| 10. Mats Anstrin       | BMW 1800 TI     | 5 p.  |

#### TC 15

|                        |              |       |
|------------------------|--------------|-------|
| 1. Bo Bergström        | Ford Mustang | 44 p. |
| 2. Hans Rosendahl      | Ford Mustang | 20 p. |
| 3. Bengt Winqvist      | Ford Falcon  | 9 p.  |
| 4. Bengt-Åke Bengtsson | Ford Mustang | 8 p.  |



## Hasse Skoog, Morgan, dominerar Söderqvist Racing Cup 1995!

**Hans Skoog i Morgan 4/4 tog hem racingsäsongen för historiska GT-vagnar från 1966- 71 med god marginal.**

**Med tre segrar och två andraplatser vann han både sin klass, upp till 1600 cc, och SRS Cup totalt.**

**OLOF EKMAN**

Med ett sprucket grenrör som säsongens enda problem, kunde Hasse inte hotas av tvåan, 1993 års Cupvinnare Pekka Nyström, vars Corvette i år har dragits med en-  
visa bromsproblem.

På delad andraplats hamnade Marius Heggstad, Norge, som har kört stabilt med sin snabba och pålitliga MGB 1800. Torsten Balkefors, ny i SRS Cup för året, belade tredjeplatsen i sin ovanliga Davrian med Hillman Imp-maskineri.

Bland klassens nya ansikten noteras Rasmid Marbargi i välbyggd TVR Griffith.

En trevlig bil som bör ha potential att kunna hota Pekka Nyström i den största klassen, över 2 liter, under 1996. Stefan Svensson har utökat 1300 cc-klassen med sin unika Abarth GT Scorpione, varit snabb på träningarna men har haft otur med flera blåsta topplockspackningar.

Tack vare gemensamma heat för GTN och äldre GT/GTS har tävlingarna bjudit publik och aktiva på bra och jämn racing med upp till 37 bilar i fältet.



*Hasse Skoog, Morgan 4/4 Competition, efter cupvinstsäsongen 1995. Foto: Hasse Skoog*



# Svenskt Sportvagnsmeeting & Historic Superprix 22-23 juli 1995 Ring Knutstorp

*Det kom ett fint vykort i min brevlåda häromdagen från min gode vän och medtävlare i GTN-klassen, Olof Ekman, en stillsam undran om jag kunde tillföra ett litet reportage från Knutstorp eftersom han inte var där, samtidigt som Rutflaggan behövde lite material. Därför sitter jag här och tänker tillbaka på den tävlingen och minns att det var fint väder och många bilar i vår klass. Kul.*

**HANS SKOOG**

Jag minns speciellt en hel del danskar i häftiga Abarth 850 TC, att ligga bakom dem på träningen och titta in i bakluckan som ständigt står öppen var kul, de för ett otroligt liv. Man glömde nästan bort att sätta en träningstid på grund av alla roliga bilar.

Tursamma Ture var naturligtvis där med sin fina Corvette och Lasse Jönsson hade med sig en mycket fin Porsche 910. Peter von Lukacs, Lasse Sandblom och Anders Sperber i Elaner körde fort som vanligt och en TVR Griffith, körd av Rasid Amir Bargi och helt nyrenoverad, var härlig att titta på.

Vad fanns där mer? Jo, två Escorter, Martin Rasmussen och Bo-Göran Fritzon, som både går och hörs bra. Janne Hellberg i nyrenoverad Marcos 1600 GT fanns där liksom Kenneth Arvidsson i helt nyrenoverad gul TVR, Jörgen i sin fina Lotus Climax var där tillsammans med Austin-Healey, MGA, Davrian, Honda och så min Morgan, så det var ett mycket härligt startfält, inte mindre än 23 bilar. Jag tror att publiken tyckte det var lika kul som vi.

Många trevliga människor det finns inom denna gren, alltid positiva och ställer upp. Man behöver bara gå en meter i depån

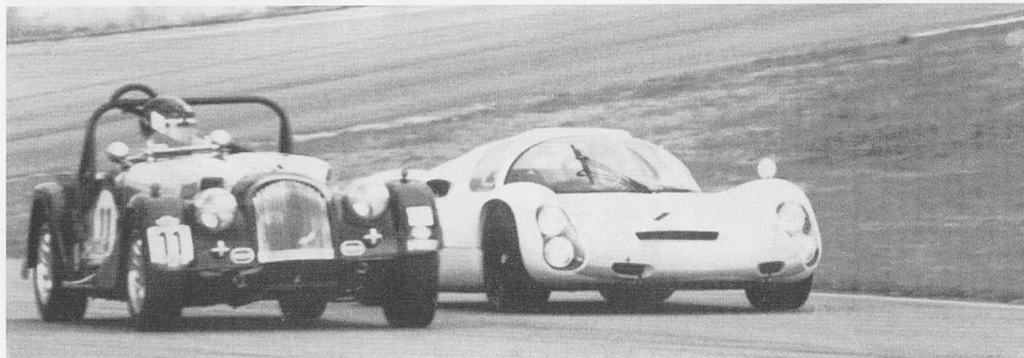
för att stanna till och prata med en medtävlare och det brukar bli: -Tyckte du inte det var lite halt därborta, och såg du gulflagga osv.

För oss i GTN kändes det stimulerande att det var så många bilar, det blir lite roligare och mer meningsfullt. Hur gick det i racet då? Ja, själva heatet vann ju Lasse med sin Porsche 910 framför Pekka. Sen var det fullt ös om tredjeplatsen, efter 8 varv tog sig Janne Hellberg förbi mig efter NGK där jag bromsade för tidigt, så han blev trea efter en fin körning.

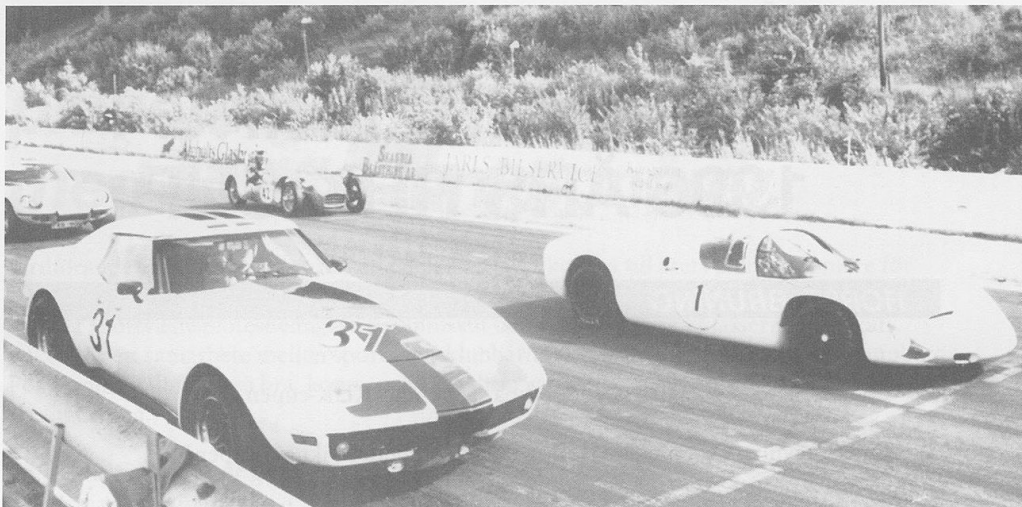
Jag fick trösta mig med att bli trea i MGCC Open på lördagseftermiddagen, så det blev i alla fall en liten buckla med hem. Kul hade vi i alla fall och vi kommer igen nästa år och då med Olof Ekman i sin Mini Marcos som vi alla har saknat under denna säsong.

Avslutningsvis, och eftersom jag nu har chansen, vill jag tacka alla medtävlare i RHK och jag ser fram emot att träffas nästa säsong.

Medlem nr. 530  
*Hans Skoog och Min Morgan*



*Hasse Skoog och Lasse Jönsson, baksidan på Knutstorp. Foto: Hasse Skoog*



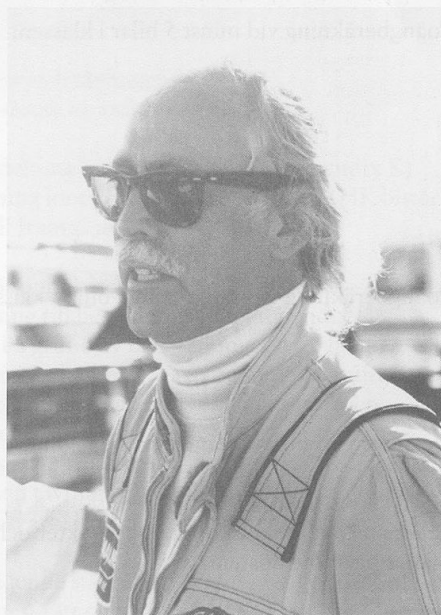
Starten på Knutstorp med Pekka Nyström och Lasse Jönsson i främsta ledet. Foto: Hasse Skoog

#### JANNE HELLBERG

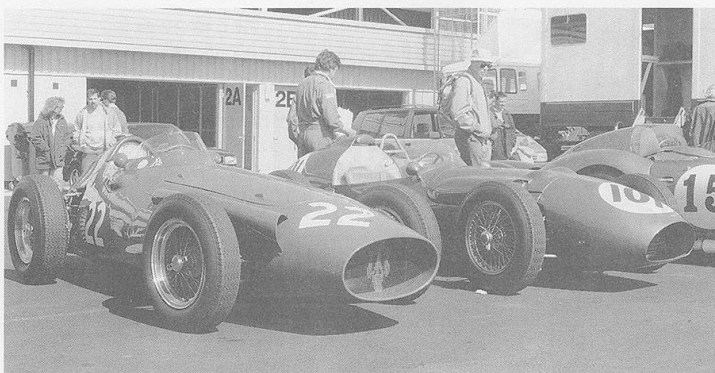
Vad minns jag från Knutstorp? Pekka var som vanligt mycket snabb på träningen men hade problem med sina bakbromsar som låste lite för tidigt. Lasse Jönsson i sin 910 var snabbast, Lasse Sandblom klagade på överhettade däck (Dunlop Racing) medan Marius Heggstad i MGB trivdes med banan och var lika glad som vanligt. Det är nog roligare att vara norrman.

För min egen del var det första gången jag körde på Knutstorp och det tog många varv innan man kom underfund med banan. Jag lyckades dock få till en bra träningstid och var helnöjd.

På racet tog Lasse Jönsson täten, tätt följd av Pekka. Jag själv satt och sov i starten så både Hasse Skoog och Jörgen i sin Seven var före mig in i första kurvan. Det var väldigt trångt där, Jörgen var av banan och jag lyckades smita förbi honom. Sedan låg jag och jagade Hasse Skoog hela racet ända till sista varvet då jag lyckades komma om honom.



Cupvinnaren Hasse Skoog i depån  
Foto: Anna Vium



Silverstone 1995.  
Maserati 250F och  
Aston Martin  
DBR4.  
Foto: Roland  
Haraldsson



# REGLER OCH POÄNGBERÄKNING I 1996 ÅRS RHK CUP

## **HORST BRÜNING**

- 1) Endast medlemmar kan tillgodoräkna sig poäng i RHK-cupen.
- 2) Endast tävlingar som ingår i RHK's tävlingskalender räknas i cupen.
- 3) Om 2 tävlingar körs under samma helg räknas söndagstävlingen.
- 4) Vid samma poäng totalt är det den tävlande med mest bilar i klassen som placeras först.

Poängberäkning vid minst 5 bilar i klassen:

|     |         |
|-----|---------|
| 1:a | 9 poäng |
| 2:a | 8 poäng |
| 3:a | 7 poäng |
| 4:a | 6 poäng |
| 5:a | 5 poäng |
| 7:a | 3 poäng |
| 8:a | 2 poäng |
| 9:a | 1 poäng |

Poängberäkning vid mindre än 5 bilar i klassen:

|     |         |
|-----|---------|
| 1:a | 4 poäng |
| 2:a | 3 poäng |
| 3:a | 2 poäng |
| 4:a | 1 poäng |

Dessutom får alla startande i varje tävling:

5 poäng

Sammanställt efter inkomna synpunkter och önskemål på RHK's framtids- och planeringsmöte hösten 1995.

**H.Brüning**

1995.11.02

## **PS**

Alla klassföräldrar skall så snart som möjligt lämna listor med fasta startnummer till Bosse Lindman som kommer att upprätta en datalista.

# Utdrag ur protokollet från planeringsmötet 1995-10-28 med RHK's funktionärer.

Ordförande Staffan Lindberg hälsade deltagarna välkomna till årets planeringsmöte för att diskutera nästa års verksamhet. Horst Brüning redovisade 1996 års tävlingstillfällen. Antalet sportvagnsmötesdeltagare har minskat och dom historiska klasserna har ökat, vilket gör ett samarbete mellan sportvagnsklubbarna och historisk racing mycket lämpligt. För att allt skall fungera bra, kommer en kravlista att presenteras för sportvagnsarrangörerna.

## **Följande tävlingar är på förslag:**

|            |                               |
|------------|-------------------------------|
| 25-26 maj  | Kinneulle                     |
| 8-9 juni   | Anderstorp (internat)         |
| 20-21 juli | Knutstorp MGCC                |
| 10-11 aug  | Falkenberg                    |
| 31/8-1/9   | Mantorp Park                  |
| 14-15 sept | Anderstorp (eget arrangemang) |

## **Förslag och riktlinjer:**

- Bantiden får inte understiga en timme. Träning och tävlingstid.
- Depå inom området med tillgång till service såsom el- och högtalare.
- Rimlig anslutningsavgift för elström.
- Heatindelning enligt RHK's lista och klassindelning enligt reglementet (appendix K)
- I eventuella program skall RHK's klassindelning inom heaten klart framgå. RHK bistår med text till klassindelningen. Anmälare skall framgå av programmet.
- 30% av deltagarna i varje klass får pris.
- Historiska race i en följd för att underlätta för publik och speaker.
- Arrangörerna står för bokning av och ersättning till besiktningsmän (appendix K). Säkerhetsbesiktningen hålles av arrangören. På grund av den administrativa hjälpen och anskaffandet av priser skall RHK av arrangören erhålla 10% av anmälningssavgiften inom de historiska klasserna så att vi kan köpa våra egna priser och hålla vår egen prisutdelning. Startavgiften får inte överstiga 700 kr.
- RHK tillhandahåller två adressetikettomgångar, en för inbjudan och en för bekräftelse, till arrangören inom överenskommen tid innan tävlingen.
- RHK tillhandahåller också lista över alla deltagare, heatindelningar och deltagarnas fasta startnummer.
- Förslag till startrutin: Mötet enades om att stående start är att rekommendera och att ur historisk synvinkel är den startform som är mest rätt och bidrager till högre säkerhet. Rullande start måste kanske accepteras när tävlingen är internationell och när startrakan är för kort. Klassrepresentanterna rapporterar respektive klassers mening på årsmötet.

## **Förslag till banvärdar:**

|             |                                      |
|-------------|--------------------------------------|
| Kinneulle:  | Nick Tammemägi och Henry Andersson.  |
| Anderstorp: | Horst Brüning och Roland Haraldsson. |
| Knutstorp:  | Per Hågeman och Lars Wramell.        |
| Falkenberg: | Bengt-Åke Bengtsson och Thomas Hall. |
| Mantorp:    | Axel Madsen och Bosse Andersson.     |

**Kent Baeck**

sekr.



**BILDSVEP FRÅN ANDERSTORP KNUTSTORP OCH FALKENBERG. FOTO BO LINDMAN**



*C-M Skogh (i overall) vid Saab-museets Sonett 1:e inför uppvisning på Anderstorps EM-tävling*



*Bo Bergström i sin snabba Mustang*



*BMW 1800 TI i mint condition. Förare Mats Anstrin*



*Thomas Halls nyförvärv, ex Tommy Johanssons Lotus Cortina*



*Nicke Nilssons Porsche 256 Conv. på Falkenberg*



*Lennart Henjer med Alfa Giulietta Sprint på Falkenberg*



*Helsvenskt! Volvo och Saab så långt man kan se!*



*Första kurvan på Knutstorp*