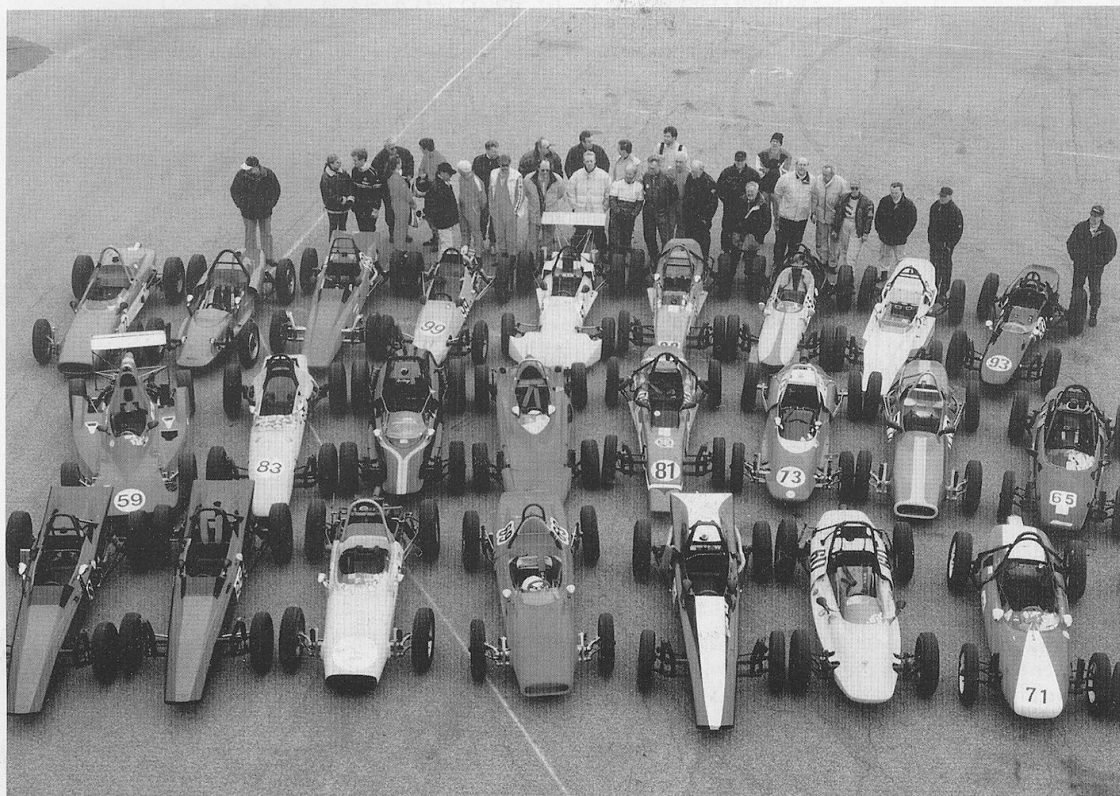


RUTFLAGGAN NR 1 2000



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

**Släpp bilarna loss....
.... det är vår !**



Formel Ve: Så här många var dom vid avrostningen i april förra året. Dom säger att det blir ännu fler i år!



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, S-121 18 Johanneshov

Glöm ej att betala medlemsavgiften!

Rutflaggan

Manusstopp till nästa Rutflagga (no 2 2000) är vecka 14, med annonser senast vecka 15 på onsdagen, med en beräknad utgivning vecka 18-19. Som vanligt vill vi ha bidrag i form av bilder och text, gärna på diskett.

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande
Kassör
Sekreterare
Ledamöter

Horst Brüning
Anders Ek
Östen Johansson
Åke Hansson
Bruno Rösler
Anders Ericsson
Martin Rasmussen
Ursula Ljunberg
Per Knuthsson

tel. 0435-230 97
tel. 042-13 55 51
tel. 031-795 42 93
tel. 08-715 84 96
tel. 019-29 24 18
tel. 018-26 24 05
tel. 0435-208 59
tel. 042-21 29 08
tel. 0500-45 20 45

fax 0435-230 47

Suppleanter

KLASSREPRESENTANTER

A-D
GT-GTS

Roland Haraldsson
Mian Jutterström
Henry Andersson
Per Hågeman
Olof Rosén
Nick Tammemägi
Mikael Ljungdahl
Per Knuthsson
Christer Nordlund
L-G Widenborg
Stefan Svensson
Jan Hellberg
Lennart Elofsson
Michael Rasmussen

tel. 033-41 62 41
tel. 08-732 92 14
tel. 0515-411 51
tel. 040-91 18 13
tel. 031-65 44 74
tel. 0322-62 21 09
tel. 040-54 90 98
tel. 0500-45 20 45
tel. 08-570 244 12
tel. 042-20 76 81
tel. 0470-693 39
tel. 013-14 92 29
tel. 013-29 71 78
tel. 040-48 22 50

fax 0515-411 75
fax 040-91 18 13

Standardvagnar
G+H, Sportvagnar
GT-Nationell

Standard -Ny

fax 042-20 74 33

BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg
L-G Widenborg
Magnus Nilsson
Åke Hansson

tel. 0470-223 98
tel. 042-20 74 33
tel. 031-12 63 74
tel. 08-715 84 96

VALBEREDNING

Staffan Lindberg
Per Hågeman
Arja Koivisto

tel. 0470-223 98
tel. 040-91 18 13
tel. 08-715 84 96

REVISORER

Åke Axelsson
Per Norberg

tel. 08-551 741 41
tel. 08-718 04 41

REGALIA

Jane Riise

tel. 08-770 15 03

FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg
Peter Kumlin
Åke Lindh
Åke Hansson

tel. 0470-223 98
tel. 0243-284 77
tel. 044-24 15 10
tel. 08-715 84 96

REDAKTIONEN

Per Hågeman

tel. 040-91 18 13

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

Anders Ek

tel. bost. 042-13 55 51

PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB

tel. 0435-77 03 70
fax. 0435-77 03 72

Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Tills vidare:

Per Hågeman

Köpenhamnsvägen 41 B, 217 71 MALMÖ

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 6.5 i Windows 98. Vi kan ta emot ditt material i olika Windows-format t.ex PageMaker 5.0, 6.0, 6.5 Microsoft Word, World Perfect, Windows Write/WordPad, ASCII-text, m.fl. Arbetar Du i Macintosh lämnar Du texten i PageMaker 5.0, 6.0, 6.5-format, MS Word för Macintosh eller ASCII-text. Det går också bra med tydlig maskinskriven text.

Horst:s rader

HORST BRÜNING

Nytt år, nytt millenium och mitt Lucas tändsystem fungerar. Efter många vändor har vi fått ihop årets tävlingskalender. Så här ser den ut just nu:

Mantorp	Maj	12-13	Obs! Egen tävling med Sportvagnsserien inte Sports car Show!
Kinne kulle	Maj	27-28	SSK:s klassikern
Anderstorp	Juni	03-04	Historisk EM för Standard, GT, Formel Junior samt alla "vanliga" historiska klasserna
Gelleråsen	Juni	17-18	Egen tävling med Sportvagnsserien
Knutstorp	Juli	22-23	MGCC:s berömda Sportvagnsmeeting med alla våra klasser
Anderstorp	September	09-10	RHK:s avslutningstävling med fest och prisutdelning

Dessutom kan alla Formelbilar åka på Kinnekulle Ring under SSK:s Formelfestival den 19-20 augusti.

Vi väntar på att få ett passande datum till Falkenberg. Vi återkommer så snart detta är klart.

Årets utgåva av årsmötet blev en konstruktiv och positiv övning och mesta tiden lades ner på att prata framtid och klassernas utveckling.

Nästan 60 personer tog sig tid att närvara på årsmötet. Hoppas att DU kommer nästa år.

Ut till garaget och skruva. Ring till era klasspolare, klassföräldrar och kolla att alla kommer ut i år.

Hjälp till om det så skulle behövas.

*Väl mött på banorna
Horst*

Träningar

KARLSKOGA

På Karlskoga finns det möjlighet att träna varje onsdag mellan kl 16.00-20.00. Vad Du behöver är licens och rejäl bil. Kostnaden inskränker sig till 240:- Upplysningar kan du få pr tel 0586-150 10. Här kan du också kolla så att banan händelsevis inte skulle vara uthyrd till något annat, eller om det är snö eller is.

KNUTSTORP

Nu är det åter dags att vädra pärlan ordentligt!

Fredagen 2000-04-28 mellan 09.00 och 17.00 är det fritt fram för körning under säkra former. Tanken är att det kontinuerligt skall vara 10-12 bilar på banan samtidigt, och att Du skall ha chans till många olika tester och justeringar.

För de som har tänkt ta fram formelbilen, så kommer det att krävas att det kommer minst 6 bilar för att det skall ges möjlighet att åka.

Denna trevliga dag kommer att kosta 600:- kr/deltagare. Sätt snarast in 600:- på nedanstående konto med uppgift om bil, ert namn adress och telefonnummer. När vi fått ihop anmälningar så att det täcker banhyran, stänger vi för anmälningarna. Så först att betala garanteras körning....

Energi Teknik AB
Pg 106842-8
Bg 5852-3077

Frågor besvaras av: Lars Bondesson
042-16 42 40 arb.
042-20 48 91 bost.
070-632 85 65 mobil

STURUP RACEWAY

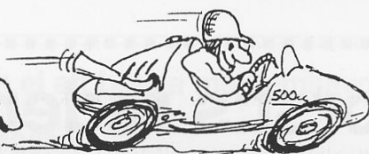
Träning i KAK:s regi följande måndagar mellan 18.00-21.00:

17.4, 15.5, 29.5, 19.6, 7.8, 14.8, 21.8 och 4.9.

Dessutom avser man att hålla kurser den 1.5, 21.5, 27.8 och 10.9.

Vill du veta mer så har KAK tel. 040-26 47 50.

HALYPANNORNA



PER HÅGEMAN

Goodwood Revival Meeting 17-19 sept. 1999

Denna racerhistoriska succé arrangerades nu för andra gången. Även om vädergudarna inte var så vänligt inställda denna gång, som vid premiärtävlingen, så infann sig runt 70.000 åskådare. Det verkar som om att har man väl i förväg bestämt sig för denna tävling, så skall det större ting än vädret för att sätta hinder för det.

Från svensk sida var det Peter Kumlin, Effyh, Håkan Sandberg, JBS, Anders Ericsson, Cooper, och bröderna Hågeman i resp Swebe och Cooper som ställde upp i Earl of March Trophy för F-3/500 cc bilar. I Formel Junior ställde Bruno Rösler upp med sin Joker DKW, Ingvar Malm med sin Focus Mk III-Peugeot, och från Danmark kom Erik Justesen med sin Lotus 22. Bland de äldre sportvagnarna fann vi Staffan Svenby med en fin Jaguar C-type, och bland femtiotals Formel 1 körde Gunnar Elmgren med en 250 F; en Maserati är det.

Som vanligt mottas man vänligt och korrekt och på torsdagen är det besiktning, vilket inte beredde oss några större problem eftersom vi naturligtvis varit

noga med att prylarna var av "period specification". Engelsmännen hade väl överlag inte heller några större problem; trots detta såg man att man tydligen hade släppt igenom både moderna metanolförgasare och JAP-motorer av "short stroke" utförande. Man lovade dock att man skulle vara noggrannare med detta till kommande år. Sa man. Liksom tidigare bjöds det på cricket-match mellan två racingkändislag på en plan utanför Goodwood House, som ligger ett par kilometer från banan. Veuve Clicquot och Old Speckled Hen med tilltugg är fritt för de som tagit sig dit för att titta på. Det hela avslutas med förarmöte med förmaningar om att man skall ta det lugnt. Banan är ju inte av modernaste snitt, och inte helt ofarlig.



1999 års upplaga av svenska midgetåkare jämte mekaniker på Goodwood.

På fredag sätter det igång på riktigt. Det betyder bl.a. att det är "dress code" som gäller, och det betyder att deltagare och medhjälpare skall vara klädda på det sätt man hade gjort för 40-50 år sedan. Man kunde även observera att alla lade större vikt att ha "rätt" period på utrustning mm. Således kunde man se fotografier med gamla kameror och även med separat blix. Även annan utrustning kunde man lätt konstatera när den var "rätt". Som vanligt bjöd svenskängnet (läs: Håkan) på svenskt "Smorgasbord" med tillbehör, vilket med glädje uppskattades av öinnevånarna.

Vad gäller den tävlingsmässiga biten, så skall jag bara hålla mig till F-3/500 cc för att få artikeln inom rimliga gränser. Träningen gick utan större problem och jag tror jag fick 10:e tiden ungefär.

Därefter var det på med "period" kostym och myggjagare för dagens begivenhet på Goodwood House, vars interiörer rymmer rikedomar, främst tavlor, värda "lika mycket som den svenska statsskulden" som någon sade. Men av någon ABAB-vakt, eller någon annan vakt syntes inte skymten. Nå vad var begivenheten? Jo, det var Stirling Moss 70-årsdag. Fredagsmötet hade blivit ett celebret födelsekalas. Där hölls det ena talet efter det andra, och de celebra gästerna var legio. Uppkörslan framför "huset" var fullt av Maserati-bilar; ett märke som stått Moss nära. Lördag eftermiddag, och dags för oss att varmköra och sen tävla. Först så ett förarmöte som hålls i en flygarack alldeles innan varje heat, där man påpekar att det är bäst att ta det lugnt, och litet om startproceduren. Vi midgetåkare slapp det extra uppvärmningsvarvet.

Attan också! Klart att det skulle börja regna. Inte mitt favoritunderlag precis. Starten gick utan intermezzo, fast en framför mig började sladda hit och dit, så jag fick släppa ett ögonblick och tappade väl ett par placeringar; bl.a. kom Håkan Sandberg förbi, vilket ju var förargligt, men jag kunde ta honom igen ner mot Fordwater. Sedan gick det väl halvhyfsat. Jag såg att Lars Håge man och Anders Ericsson stod vid sidan av banan med sina bilar och brutit, vilket ju var synd. En bil hade "testat" chikanen, och den visade sig vara hårdare än vad vederbörande trott, så det blev en kvaddad nos och krökt styrstag. Plötsligt kommer Peter Kumlin flängande förbi vid S:t Marys, halvvägs hängande ur bilen och vilt sladdande. Var fanken kom han ifrån? Nåväl, det var ju ganska underhållande att ligga bakom, även om jag trodde att han skulle snurra framför mig efter chikanen. Vi hann ikapp Richard Utley med en JBS-Norton, och han kan vara svår att komma förbi. Men Peter räds varken F-n eller Utley och passerade innan Lavant

Corner; en dubbel höger. Tyvärr var farten litet för hög i blötan, och Peter fick sig en snurrut ut i gräset, vilket tydligt finns dokumenterat i den officiella videon om detta meeting. Nåväl, jag kunde i alla fall passera Utley innan Madgwick corner, en lång, feldoserad höger som avslutar starttrakan. Fint, nu var jag femma!

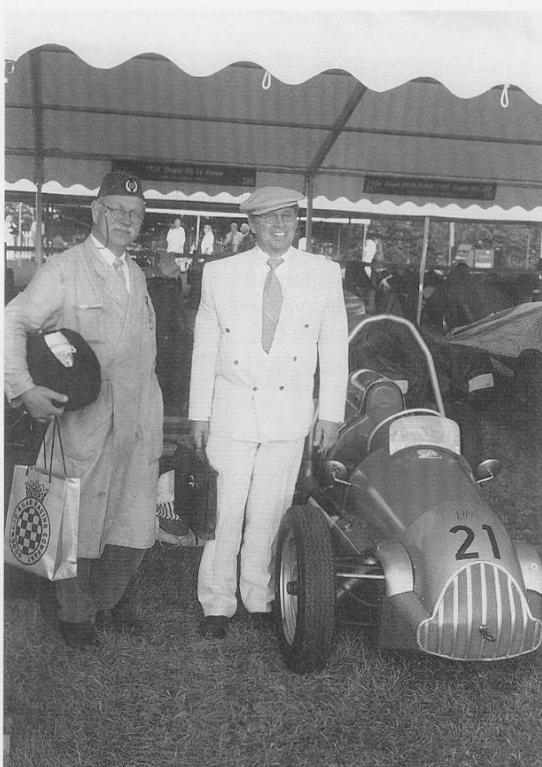
Det var bara det att det regnade! Och plötsligt så immade mina glasögon igen. Försökte torka av imman på insidan, men utan framgång. Nu såg jag ingenting!. Det var bara att riva av dem. Till en början fungerade det, men när man kom ut på rakorna, så blev det än värre, och jag kunde inte hålla fullt. Snart var Utley förbi, och sen kom även David Lecoq med en Petty-Norton förbi. Nu började man önska att det var sista varvet, men det var litet pina till. Utley och Lecoq drog hopplost ifrån, och snart var Roy Hunt i mina hasor, men jag lyckades hålla honom bakom tills målflaggan.

Peter lyckades kravla sig upp på banan igen och gick in på 9:e plats före Håkan som blev 10:a. Sens moral. Var ordentligt förberedd. Om inget "Professionellt" immediel finnes, så gnid in glasögonens insida med litet diskmedel. Det hade i alla fall gjort livet litet enklare just då.

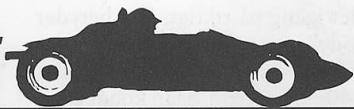
Som sagt, detta skulle bara handla om midget, men jag skall i alla fall nämna hur det gick för övriga svenskar, nåja skandinaver. I Formel J kom Erik Justesen på övre halvan med sin Lotus 22, medan Ingvar Malm, Focus Mk 3-Peugeot kom litet längre bak, jag vet tyvärr inte exakt. Staffan Svenby blev 17:e med sin Jaguar C type Freddie March Memorial Trophy för sportvagnar 1952-55 och Gunnar Elmgren blev också 17:e i Richmond & Gordon Trophies för 50-tals F-1 bilar med sin Maserati 250 F.

Midgetresultat:

1. Julian Majzub	Cooper Mk 8-Norton
2. John Turner	Cooper Mk 9-JAP
3. Nicholas Leston	Cooper Mk 8-Norton
7. Per Håge man	Cooper Mk 12-Norton
9. Peter Kumlin	Effyh-JAP
10. Håkan Sandberg	JBS-Triumph
Lars Håge man	Swebe-JAP bröt
Anders Ericsson	Cooper Mk 8-JAP bröt



Janne representerar "den stackars meken" medan Peter är "racerföraren av uppermiddle class" som skall ut på fest.



Zandvoort, Holland, 1999.09.16

Hela upprinnelsen till att svenskarna åker ner till Holland på race, började med att Nick Tammemägi sålde sin racer (RPB) till Wolfgang Eisele på Nürburgring. Detta ledde till att vi fick kontakt med Holland, då Wolfgang tävlade där. Resultatet blev att ett antal svenskar åker till Zandvoort i maj och tävlar med stor framgång. Läs Rutflaggan Nr 3 1999. Detta gav mersmak.

ANN-MARIE TAMMEMÄGI

Helgen efter RHK:s avslutningstävling på Anderstorp så var det dags igen! Svenna Hedman och Stikkan åkte inte hem till Sandviken efter Anderstorp, utan åkte direkt till Helsingborg där de bodde hos Staffan Melin. Tisdag eftermiddag sammanstrålade Nick T. Och Ann-Marie med Svenna och Stikkan i Helsingör.

Resan mot Holland börjar! Vi körde hela dagen och stannade på en parkering utanför Bremen på kvällen och övernattade där. Dagen efter fortsatte resan, och vi kom fram till Zandvoort på onsdag mot kvällningen där vi tog in på en camping. Det första som händer är att Nick kör fast i den fina sanden, och Svenna får dra loss bilen. Efter denna incidenten var en dusch välkommen då vi var trötta och smutsiga.

Torsdag morgon åker vi in till centrum där vi träffar Bosse Tinghäll, Krister Olsson och Stefan Nilsson med mekaniker. Efter en fika tillsammans åker vi ut till banan. Där fanns inga funktionärer vid insläppet. Det var bara att köra rakt in! Under dagen droppar förarna in, en efter en. På eftermiddagen träffar vi Helena för första gången. Hon var väldigt trevlig och duktig. Hon hade önskat att ge oss större plats i depån, men det fanns ingen möjlighet att ordna detta. Senare bjuder Nick på ett glas whisky, för denna dag var hans födelsedag. Wolfgang hade berättat det för de andra killarna, så det blev hurrarop och sång.

De sista svenska killarna kommer sent torsdag kväll. Det var Ulf Peterson med C-G och Ljungman med mekaniker och fru. Alla svenskar har nu anlänt. En del bor på banan, en del på hotell. Det har varit en fin dag med sol och värme.

Senare på kvällen fick vi en inbjudan genom Helena till holländarnas stall. Det blev en mycket trevlig kväll med mycket skratt, öl och vin.

Fredag morgon börjar med regn. Det var två fria träningar. Den del killar kör bara en träning, däribland Ulf. Han kom inte överens med banan; han trivdes inte alls. Det skall visa sig sedan

varför vi nämner detta. Stefan hade problem med koplinsen och får hjälp att byta denna. Lars-Gunnar har problem med oljetrycket. Det var fel på givaren. Detta löstes genom att han fick låna en givare så att oljelampan fungerade. Wolfgang kör en Formel Ford som han har problem med. En avgasventil var bränd. Problemet var nu att hitta ventilslippasta då detta inte fanns att uppbringa i depån. No problems!! Zandvoort betyder ju sand. Med Ann-Maries nylonstrumpa, en del av sanden och olivolja blev det slippasta. När vi håller på med detta kommer Japp Luyendyk och frågar vad vi sysslar med. Han fick en förklaring. Kommentaren från Japp blev: "The förämda Swedish know everything. I'll have to learn Swedish." Mannen är 77 år och har kört race i många år. Han slog samtliga F Fordåkare förra året med en Formel Ford. (Och hans son Aarie har vunnit Indianapolis 500; Red:s anm.)

Besiktningen börjar! Vissa bilar kollas väldigt noga, medan andra förare inte ens behöver visa kläderna. Den enda svensken som fick problem vid besiktningen var C-G. Hans störtbåge är för låg, och en bromsslang godkänns inte. Bilen körs åt sidan, och en tysk förare kommer och erbjuder sig att hjälpa till med bågen. Nu behövs inte detta. Ulf kommer på en lösning själv. De lyfter ut stolen, och då räcker bågen till. Diskunderlägget



Allsång för Nick på födelsedagen.

blev sittunderlägg. Vad gör man när ingen stol finns? Material till bromsslang köptes av en holländsk kille, och Nick tillverkade en ny. Bilen blev godkänd och klar för start. Fint väder även denna dag som avslutas med att vi umgås och har trevligt.

Lördag morgon-tävlingsdag. Dagen börjar med tidsträning, vilken går väldigt bra för svenskarna. Hör och häpna – Ulf som inte tyckte om banan fick bästa tid, Axel andra och Ljungman tredje. C-G kör en Super Ve och får en tredje tid. Han körde ifrån Formel 3, formel 2 och Formel 2000.

Tävlingen börjar. Spännande!

De kvinnliga i gänget har svårt att hålla nerverna i styr. Ulf snurrar på de två första varven. Bortgjord? Inte! Han kör ett av sina bästa lopp någonsin.

Fjärde man var en tysk förare. Svenskarna var suveräna. C-G körde ut och skar motorn i sitt heat nästan

med en gång. En mycket ledsen kille! Det var mycket strul under de andra racen. Mycket avåkningar och bärgningar, vilket drog ut på tiden.

I klassen för dubbelförgasare kom Krister Olsson först över mållinjen, tätt följd av Stefan Nilsson.

Prisutdelningen blev en enda stor fest. Axel tog sig friheten att pussa Helana på munnen när hon delade ut priserna. Han är sig lik!

Nu var allt över och en del svenskar börjar köra hemåt redan efter prisutdelningen.

Resultat:

1. Ulf Peterson
2. Axel Madsen
3. Lars-Gunnar Ljungman
5. Svenna Hedman
6. Bo Tinghäll



Ett glatt gäng som fick priser. Fr.v. Axel Madsen, Prisutdelerskan, Lars-Gunnar Ljungman och Ulf Peterson.

Resumé över race för Formel Ve under 1999

Det hela började med att vi hade en avrostningsträning på Anderstorp den 17 april som kom till stånd tack vare Ulf Petersons hjälp. Denna sammankomst samlade totalt tjugofyra bilar. Detta bådade gott för säsongen. Dagen avslutades med fest på Ulf Petersons företag.

Tyvärr visade det sig att det inte blev mer än ca sexton deltagare per tävling under säsongen.

Gjädjande nog har vi fått en del nya, och någon nygammal förare. Främst har vi Jacob Jung som körde sin första tävling i år och slutligen vann Cupen. Vi har även fått en bra kvinnlig förare vid namn Kerstin Hansen; dotter till Jens Hansen.

Det har varit en del avåkningar med kraschade bilar som följd. Inget allvarligt, förutom i Anderstorp där Karin snurrade och blev överkörd av en Riley som väger över 1000 kg. Bilen gick rätt över Karins sittbrunn, tryckte sönder ratten och instrumentbrädan. Karin klarade sig relativt bra. Hon hade bitit sönder tungan, en hand skadades och hon fick en hel del blåmärken. Man kan fråga sig vad som hade hänt om det varit en Midget eller en äldre Formel Ve som snurrat och blivit överkörd.

Resultat: En mycket bra säsong trots allt, med mersmak. Vad vi vet kommer det ca fem nya Formel Ve till nästa säsong.

Tävlingen börjar. Spännande!

Hämeenlinna, Finland 1999.08.15.

Som jag skrev i mitt förra brev, skulle en del F-Vee åkare fara till Finland och tävla mot våra grannar i öst. De som åkte var Seved Lundberg, Svenna Hedman, Axel Madsen och jag själv. Med som mekaniker var också Stig Engström, som stöttade oss med allt sitt kunnande och glada tillrop. Det måste nu ha hjälpt, för insatsen var total. Vi lyckades över all förväntan.

S-Å FAGERSTRÖM

Resan till Finland företogs som sig bör, med båt; ganska tråkigt och ganska dyrt. Nu åkte vi med reguljär färja från Stockholm till Helsingfors och retur från Åbo till Stockholm, men visst går det att åka med någon färja som kör med lastfordon, och där kan man kanske komma undan litet billigare.

Banan heter Ahvenisto och ligger naturskönt och centralt i staden Tavastehus, ca 12 mil norr om Helsingfors. Banan invigdes 16 juli 1967, och den tillhör väl inte de allra säkraste banorna, men med sin banprofil i mycket växlande terräng, och en höjdskillnad på hela 34 meter, är den en utpräglad teknikbana. Bredden är 15-20 meter och totallängden 3040 meter.

F-vee klassen bestod enligt startlistan av ca 20 bilar, men eftersom det skulle köras två olika race, och en del förare delade bil och körde ett race var, blev det nu inte så stora startfält, utan där var ca 15 bilar i varje start anmälda. Men detta förringar inte på något sätt de svenska insatserna.

De som ville, fick redan under fredagen ett par träningspass helt gratis, och det behövdes, för banan tar litet tid att vänja sig vid. På lördagen var det besiktning, och sedan ett träningspass på förmiddagen och på eftermiddagen var det tidsträning. Nu blev tidsträningen för vår klass avbruten efter två varv eftersom det inträffade en tragisk olycka. Den finländske midgetåkaren Yrjö Amberla åkte av banan och krockade med en skyddsanordning så illa att han avled. Detta dämpade naturligtvis glädjen för alla, och det var litet tungt att åka på söndagen, men allt har sin tid, och tävlingarna genomfördes på ett mycket bra sätt.

Det var nu tre svenskar som hade de främsta tiderna; Seved, Axel, Svenna, medan jag själv fick nöja mig med den sjätte tiden. Detta dämpade finnarna litet och de kikade lite extra på våra bilar, men vad hjälpte det? De bästa träningstiderna låg på 1.34 vilket är att jämföra med 1971 års tider som låg på 1.43, men nu åkte vi på de nya internationella F-Veedäcken och det är

stor skillnad. Frågan är om vi i Sverige inte måste ta en ny funderare på detta. Vi skulle nog få hit lite fler utläningar, och framför allt så behöver vi inte ha två olika uppsättningar däck om vi vill ut och åka i utlandet. Det har ju visat sig att vi svenskar är mycket slagkraftiga, se bara på tävlingar i Tyskland, Holland och nu i Finland, svenskar i topp.

Race ett startade med Seved på pole. Tävlingen var på åtta varv och nu segrade Seved Lundberg S, före Axel Madsen S och trea var Kim Pettersson SF, fyra S-E Hedman S, femma Juke Puurunen SF, Veemax och sju S-Å Fagerström S, åtta Juha Kuussaari, Veemax, nia Tuomo Kekäläinen SF, Nike FV, tia Caj Hasselgren SF, RPB, elva Veikko Ukkola SF, Autodynamic, tolv Inke Honkanen SF, Finn-Vau.

Till race nummer två laddade finnarna lite extra, men vad hjälpte det? Nu vann Axel Madsen S, BM-Vee före Seved Lundberg S, BM-Vee, trea var Jukka Pesonen SF, Veemax, fyra Kim Pettersson SF RPB, femma Joha Liukkonen SF Veemax, sexa S-E Hedman S RPB, sju S-Å Fagerström S RPB, åtta Juke Puurunen SF Veemax, nia Tuomo Kekäläinen SF Nike FV, tia Inke Honkanen SF, FinnVau och elva Peter Hasselgren SF RPB.

Detta var en mycket fin insats av våra svenska gubbar och till nästa år vill de finska gossarna att vi kommer tillbaka. Det lovade vi, och att vi skall komma fler; förhoppningsvis bör vi kunna mönstra 10-12 bilar, och det blir något att bita i för våra finska vänner.



Formel-Veevikingar i österled:
Fr.v Seved Lundberg, Stickan och Svenna Hedman, S-Å Fagerström och Axel Madsen.

Nytt från GT NY.

Det var ett tag sedan något liv hördes från vår lilla trevliga klass. Vi som skall försöka ändra på detta är jag själv Stefan Svensson, som kör Abarth Scorpione 1300, och Jan Hellberg som kör en gul Marcos 1600.

STEFAN SVENSSON

Vi är som sagt var inte så överdrivet många, men de 10-tal i klassen vi fått tag i ämnar köra i vart fall några tävlingar i år.

Problemen är de gamla vanliga, bilen går sönder och tid, ork och resurser räcker inte till.

Men det vore väldigt roligt, första året på detta millennium visa att det finns många fina GT bilar som faktiskt går från denna tidsperiod.

Det vore nog både önskvärt och klokt att vi i vår klass försöker samlas i depån med våra bilar så vi kan bekanta oss bättre med varandra under racen.

Jag undrar också vart alla fina GT bilar från vår tidsperiod har tagit vägen,? Det måste finnas, kanske inte massor, men en hel del som står och dammar till ingen nytta. Bilar som säkert vill ut och lufta sig.

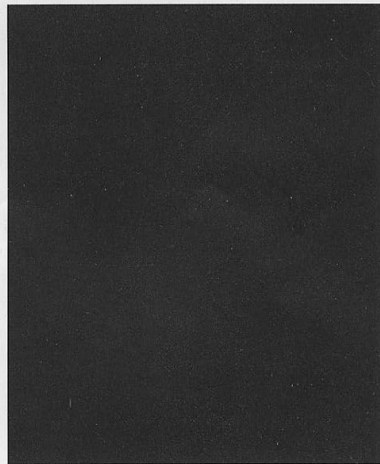
Dom vill vi få ut.

Vi ses på racingbanan.

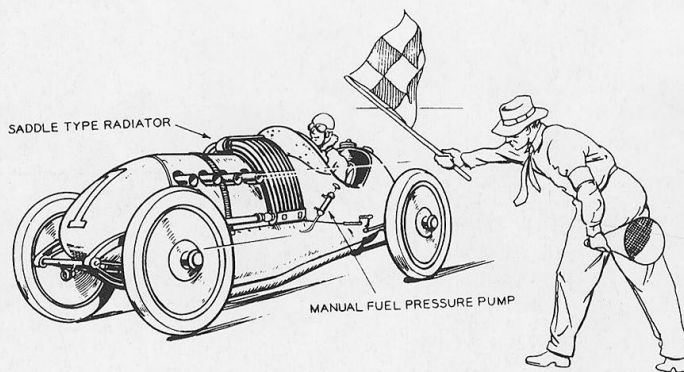
Hälsningar, Stefan och Janne.



Abarth.

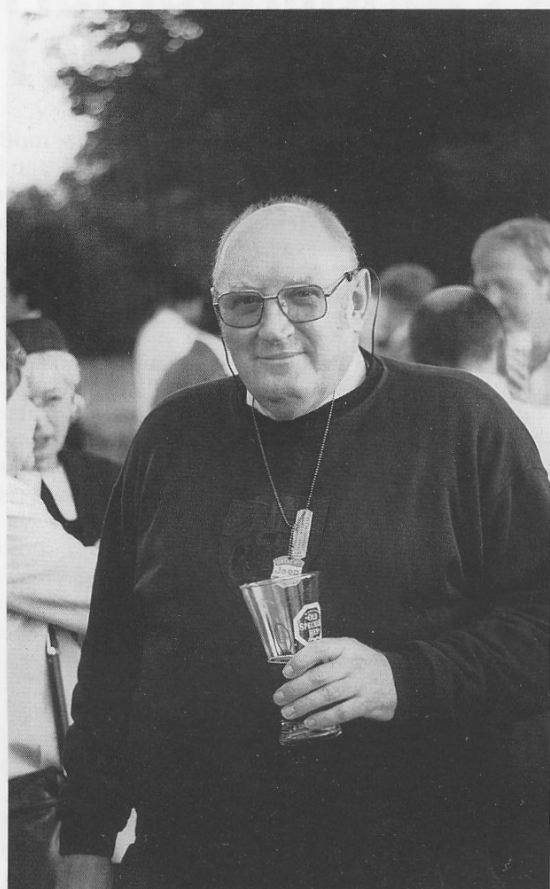


Jannes Marcos ville inte vara med på bild.



"The Bug", special Buick Racer 1910.

GOODWOODBILDER



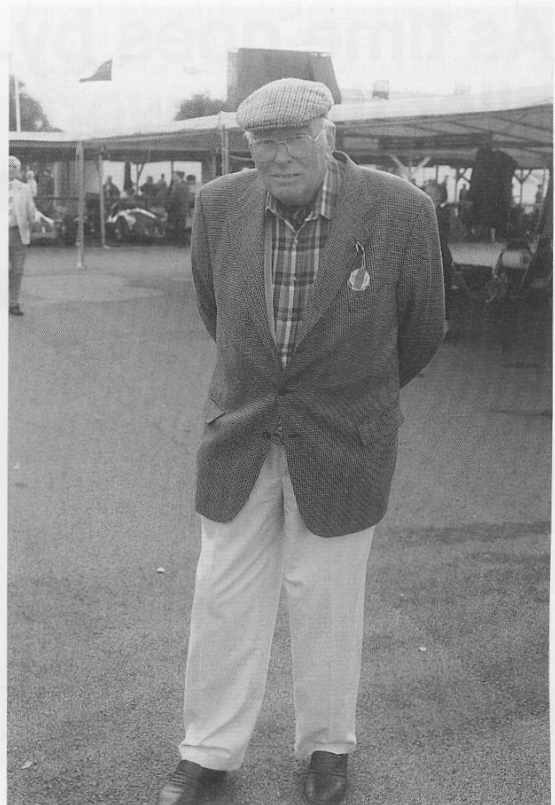
Gerry Marchal, vinnare av standardvagnsloppet, t.v. och Tony Lanfranchi, ovan, låter sig ölen väl smaka.



Barry Sheene, världsmästare i road-racing, t.v. samtalar med Earl av March.



Sköna Maseratibilar i depån.



"På Taket".



Gurneys American Eagle med Weslake V-12 motor.

As time goes by.... eller those were the days... eller i England ja ja...

HÅKAN SANDBERG

Sommaren 1976 när kursen för ett pund var under 7 svenska kronor fanns att och annat att köpa i bilväg. Jag besökte ett antal handlare av olika kalibrar. De intressantaste höll till London, närmare bestämt Kensingtons mews. Mews är ursprungligen stallar men många användes som garage och synnerhet för handlare i klassiska bilar. En viss försiktighet behövdes i förbindelserna. Jag kommer ihåg en bekant som köpte en 3-liters Lagonda med Weymankaross. Väl hemma upptäckte han att fullt rattutslag medförde att framhjulen tog i skärmarna. Det var väl inte hela världen men det medför-

de också att de överspacklade nummer av the Times, som utgjorde delar av skärmen, försvann. Några månader senare hängde vi bilen på en dollykärra efter en VW-pickup och körde från Västsverige till London för att sälja den på auktion. I auktionskatalogen: "In good condition, coming on own wheels from Scandinavia."

Det är betydligt intressantare att beskriva vad jag inte köpte den gången. Det räcker med att återge vad en enda av de mer seriösa handlarna erbjöd. Jag var där och har inget bra svar på frågan varför jag inte köpte åtminstone några bra bilar.

1953	ASTON MARTIN DB3 NO. 8 SPORTS RACING Another famous car, succesfully raced by Reg Parnell etc.,the only totally original example left of the 10 made, everyday road car too	98 points	£ 7.250
1965	FERRARI 275 GTB 2 CAM/6 CARBS Ex Maranello demonstrator, 29.000 miles, 300 bhp. Full history	99 points	£ 7.000
1959	ASTON MARTIN DBR1/3 SPORTS RACING Ex. Clarl/Moss/Border Reivers, original	97 points	£23.000
1965	EX CHEQURED FLAG RACING AC COBRA The most famous racing Cobra i the U.K. Bondurant, Salvadori etc. New 430+ bhp Engine, road registred. Competetive in Classic Car Championship	100 points	£ 9.500
1951	EX WORKS XK 120 ALLOY ROADSTER The famous Biondetti car, JWK 650. Lots of history, rebuilt from bare chassi with accepted mods	100 points	£10.000
1963	ASTON MARTIN DB4GT ZAGATO One of the very best of the 19	100 points	£11.000
1956	JAGUAR D-TYPE, XKD 546 Short nose, 3,8 liter dry sump, winner Of Watkins Glen, restored	98 points	£20.000
1963	EX WORKS ABARTH 1000GT BALBERO Famous car, winner Sebring 3hrs,Swiss GT Championship etc. RestoredOver 3.000 hours. Every part, save basic body/chassi and engine outer block, is brand new. 105+ bhp, 140 mph. HSCC registered, Classic Car Championship certain class winner	100 points	£ 7.500

Privat erbjöds jag en korrekt BMW 328 i racingtrim för £5.000. Den köpte jag inte heller liksom en Aston Martin DB4 drophead för £4.200.

Nu frågor väl läsaren: köpte du inget alls?

Med skammens rodnad får jag väl erkänna att omdömet den gången inte var så bra.

Det blev:

2 Riley Roadsters, en 2/3 sitstig sportbil avsedd att konkurrera med Jaguar och Triumph på den amerikanska marknaden. Ingen har jag kvar. En 2-liters Lagonda Tourer som är kvar hos mig. M.G. TD, Riley Lynx, Alvis Speed 20 DHC, BSA Front Wheel Drive, Jaguar XK120DHC som alla har lämnat mig. Och lite annat också, en del kvar – en del borta.

Det var bättre förr.

Håkan Sandberg, som håller sig till racing i det lilla formatet

Kommentar:

Red. kommer alltför väl ihåg den Ferrari 250 GT SWB ex Lars Görling ("491"), Persbergaren och Radefalk som 1974 var till salu i Malmö för 25.000:-, och tyckte då att det inte var dyrt, men då var det bara BeeÄmWee i skogen som gällde. Jag tror att SWB:n sedermera byttes mot en "vanligare" Ferrari värd 15-20.000:-. På senare år lär den ha gått till Japan för åtskilliga miljoner.

Plötsligt erinrar jag mig en Cobra Daytona coupé som var till salu kring 1970. Det lustiga med den var att

den var helt byggd i England för trinningsfirman Williams räkning, och tävlade såvitt bekant bara i England, och hade alltså aldrig rullat på amerikansk mark. Vill minnas att priset var runt 2.000 pund.


Och så var det Bill Shaws Ford Falcon Gr. V med Weslaketoppar och 4 Weber 48 IDA och GT 40 hjul som kostade ungefär det samma.

Det är ju klart att penningvärdet var annorlunda, men det var trots allt var det betydligt billigare att tävla förr. När Anderstorp hade premiärtävling 1968 var det nästan 50 bilar anmälda i F-3, och när man körde SM-tävlingar brukade det hålla sig kring 30 bilar. Hur många kör (läs: har råd) att köra F-3 i Sverige idag? 1965 var det hela 49 bilar anmälda till premiärtävlingen på Knutstorp i 850 cc klassen, där för övrigt bara 20 fick lov att starta. Boo Johansson (Brasta) vann. Och man hade ytterligare två klasser för standardbilar Grupp 2. I hundkojeklassen där Picko Troberg vann var det 38 bilar anmälda och det var lika många i Cortina-Volvoklassen där Anders Josephson vann. Vorrjö tvåa och Erik Berger trea. Konstigt, jag tycker man känner igen flera av namnen!? I Idrottsbladet häromdagen (25 februari) konstaterar man att "hela" 16 bilar är helt klara till STCC, men det är kanske några dar till att anmäla sig på, så att man kan skrapa ihop till anmälningsavgiften.

Ny kan man väl inte göra några helt glasklara jämförelser på grundval av detta, men det torde stå helt klart att det håller på att spåra ur helt, kostnadsmässigt. Förra året var det en förare som "bara" hade 800.000:- att spendera, och han var utsedd till seriens fattiglapp. Det hade gått att köra mycket historisk racing för dom pengarna.

Jo, det var nog bättre förr.

LE MANS LIGHTWEIGHT "E" TYPE



Ex Lumsden/
Sargent.
£2,900.
From:
David
Coltingham

Telephone:
Northwood
25435

Från Auto Sport 1970.

13th £1,350 complete. Phone Aspect 01-858 7519. (37)
ASTRA RNR 2. Actual 1970 Works car driven by Roger Nathan. In 6 races—3 outright international wins and 1 lap record. This car has never been damaged and is in perfect condition. Supplied less engine and gearbox. £1,750 or complete with new FVC and FT200 £4,250. Tel: 01-622 5895. (37)

TITAN F3. Rebuilt Holbay engine. Road or racing car taken in exchange. £995 ono. John Finch Cars. Tel: Chesterfield 75518. (37)
Wanted. F3 or libre car. John Finch Cars. (37)

3444 (evenings). Lucas D/D, mae, Hewland gearbox, Dunlop
COOPER T76. Lucas D/D, mae, Hewland gearbox, complete with wings, low profile tyres. Ideal for monoposto, complete with wings, spare wheels and tyres, gear ratios, car cover and new trailer. £1,100. Tel: Hazelmere 51277. (37)
FOR SALE. 1970 Mk. 6 Formula Ford Titan + trailer, spare engine. Offers to Motor Racing Stables. Tel: West Ash (37)

MARCOS SPECIAL GT. Rebuilt Cosworth Mk. IV, 1098 cc, 96 bhp, dry sump, Lotus box, Wooler CR racing gears, immaculately maintained. Hi-speed trailer. £495. Tel: Beaconsfield 2691 (Bucks). Office hours. (37)
The fabulous ex Brian Bolton

Sånt händer bara inte. Eller allt kan hända inom historisk racing

Det händer ibland att man kommer in på ämnet historisk racing i umgänget med folk utanför de bitnas krets. Ofta utspinner sig en dialog ungefär så här:

- Jasså du håller på med historisk racing, kör rally med nå'n gammal T-Ford eller nå't alltså?
- Nej jag kör banracing med en Lola Formel Junior från 1962
- Jaha nå'n så'n där formel 1 alltså, typ?

ANDERS ERICSSON

Inför en så här inspirerande inledning kan samtalet ta två vägar. Antingen väljer man att prata om något där man tror sig ha mer gemensamt, de stora variationerna i priset på färsk dill eller varför foton är rektangulära trots att hålet i kamerlinsen är runt. Eller möts man av en genuin nyfikenhet om vad historisk racing är och vad det kan ge utövaren.

I det sistnämnda fallet brukar jag försöka ge en bild av vad det handlar om genom att dela in intresset i tre ungefär lika stora delar. Utan någon speciell ordning handlar det för min del om den tekniska biten, att skruva på bilen, gräva i litteratur och annat för att lära och förstå mer av den bil man har och den klass man kör i. Den andra biten är förstås själva körandet. Träna, ställa in

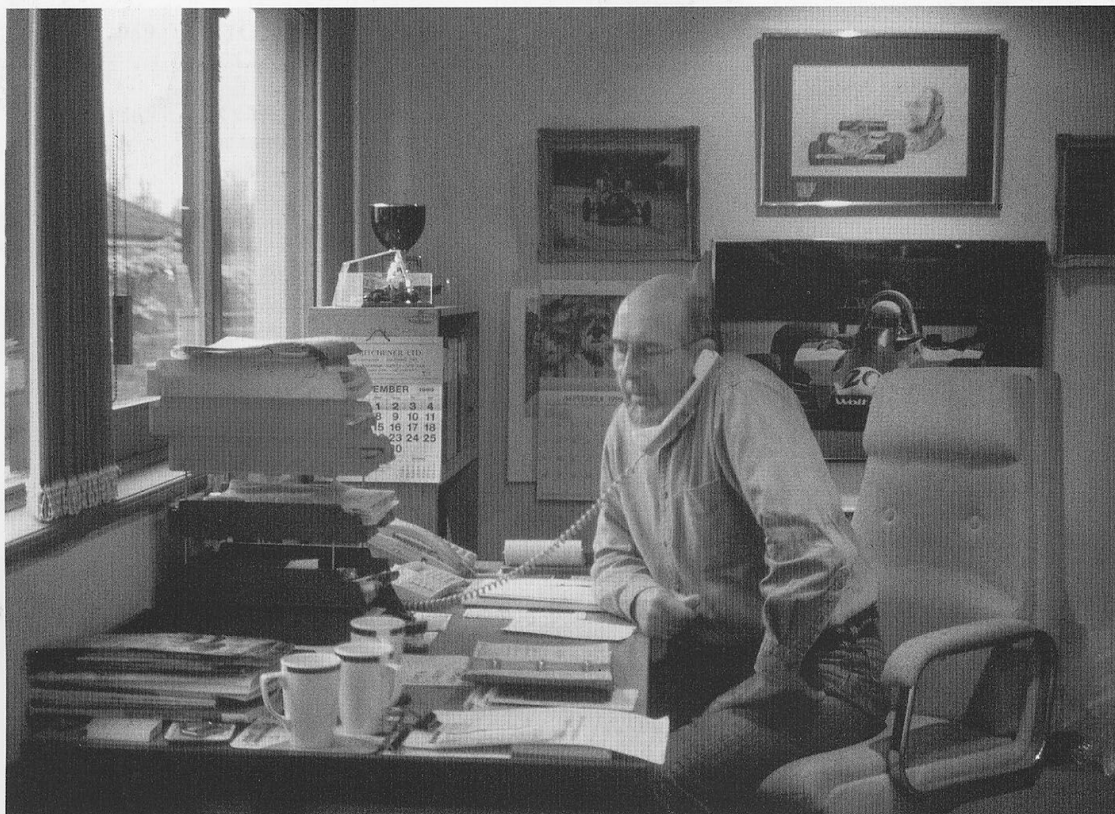
prova om det blev bättre och så själva racet förstås. Den tredje biten är den sociala.

Alla människor man kommer i kontakt med, alla händelser man får vara med om och höra om. Att få vara en del av tilldragelser och händelser som i en framtid också kommer att vara racinghistoria.

I sådana sammanhang händer ibland helt osannolika saker, som t.ex. följande.

Det var i samband med att vi (Midget-gänget) var över för att åka på Goodwood September 99.

Jag har ju efter några år i Midget bytt upp/ner mig (uppfattningarna går isär) till Formel Junior när jag köpte Horsts Lola Mk5. Genom detta blev det nödvändigt att utöka kontaktnätet för att hitta bitar, lära sig



ställa in bilen och allt annat som hör till. Vissa namn återkom gång på gång, t.ex. Alan Baillie, John Fenning m.fl.

John Fenning var för mej bara ett namn i resultatlistor från 60-talet. Vann race framför allt i FJ och F3 både här hemma och ute i stora världen. Men mest kände jag till honom för hans vådliga vurpa på Goodwood 98. Jag stod i ledet bakom honom på gridden, mellan honom och Brian Joliffe. Jag fick en bra start och stack mellan nämnda herrar och slapp på det sättet bli inblandad i den "incident" som slutade med att John voltade över Brian och skrotade den lånade Starride 500 som hans far hade kört under 50-talet.

Honom måste jag komma i kontakt med när jag är i England, men hur. Visste att han var VD för ett företag som gör bilbälten för racing, men det var allt. Han är nog på Goodwood sa någon. Hur hittar man honom där, bland tusentals människor?

Nu utvecklade det sig så ovanligt att den planerade rutton, med alla firmor som skulle besökas hanns med snabbare än beräknat. Bara det är värt ett kåseri. Men efter telefonkontakt med Peter Kumlin hade jag och mekaniker Bengt fått tips på ett nytt resmål, Janspeed i Salisbury. Sagt och gjort, vi drog oss på diverse vägar bort mot Salisbury, jag körde och Bengt läste kartan. När vi närmade oss målet så ropade Bengt, -här måste det va'! Nu är det bara frågan om att finna de orienteringspunkter vi fått av Peter. Men vi fann varken fotbollsplaner eller skolor vi letade efter. Till sist såg jag i ögonvrån en skylt där det stod nå't med racing. -Jag går in och frågar efter vägen, sa jag och konstaterade på vägen in att det stod Willans Racing Harnesses på skyl-

ten. Väl inne genom dörren insåg jag att jag hamnat i ett företags reception och tanken för snabbt genom huvudet. Det kan väl inte vara så att....

- Är det här ni tillverkar Willans bälten, frågade jag receptionisten
- Javisst!
- Är det här Mr John Fenning jobbar?
- Javisst!
- Tror du han har tid att prata ett tag?
- Javisst!

Snart befann vi oss i Johns kontor och pratade racing i allmänhet och Lola i synnerhet. Som det ofta blir när man träffar likasinnade så ledde det ena till det andra och det som bara skulle bli en förfrågan blev ett timslångt möte.

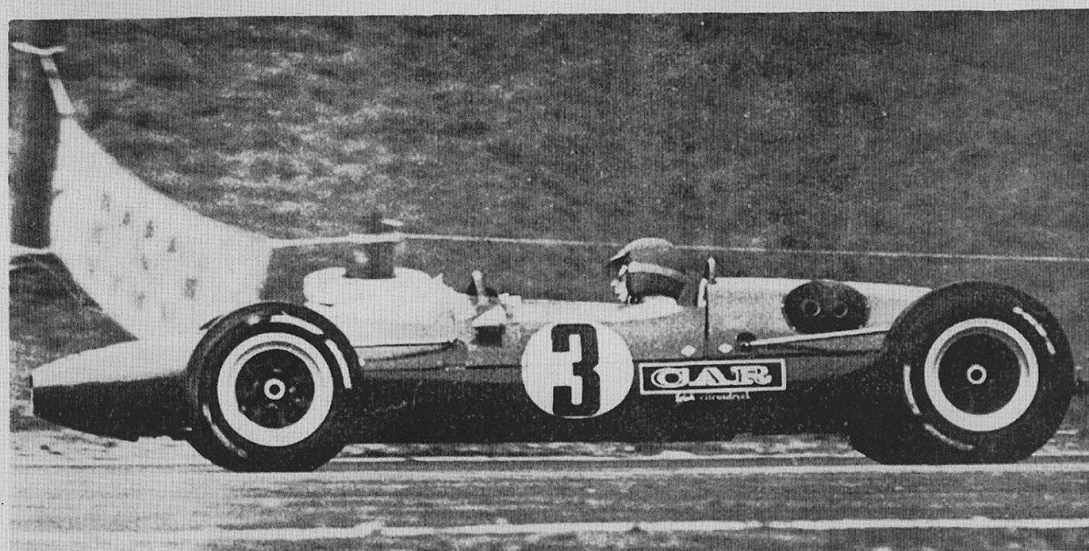
Just detta, att ett namn i en resultatlista blir till en levande människa som kan berätta och ge av sin erfarenhet är för mej en viktig del av historisk racing. Hur skall man förklara det för en som tror det handlar om att köra rally med T-Ford.

Hur gick det se'n med att hitta vårt riktiga resmål? Det visade sig att vi befann oss i fel stad. Men vad gjorde det, för John tipsade oss om en kille som preparerade Ford och BMC toppar (Manx Racing) som vi besökte istället.

Men visst leker de högre makterna med oss, när de låter oss köra fel men leder oss till precis rätt gata i rätt stad, där personen jag vill träffa har sitt arbete.

Men se'n blev det puben....

MOTORSPORTTIDNINGEN MED DE FÄRSKA NYHETERNA Nr 10/65 1:75 inkl. oms.



★ John Fenning, tillhörande det absolut yppersta skiktet av europaeliten inom F3-åkarnas skara, visar på Ring Knutstorp, att hans berömmelse helt motsvarar hans förmåga.

John Fenning vinner på Ring Knutstorp 1965 med en Cooper T76

RING KNUTSTORP

RACERHISTORISKA KLUBBEN

ÅRSMÖTE 2000-02-12

- & 1 Till mötesordförande valdes Horst Bruning.
& 2 Till mötessekreterare valdes Åke Hansson.
& 3 Till justeringsmän valdes Staffan Lindberg och Hans-Erik Kärrqvist.
& 4 Årsmötet tillfrågades och godkände att mötet blivit utlyst enligt stadgarna.
& 5 Föreslagen föredragningslista godkändes.
& 6 Styrelsens verksamhetsberättelse redovisades och godkändes.
& 7 Kassörens kassarapport redovisades och godkändes.
& 8 Revisorernas berättelse godkändes.
& 9 Årsräkenskaperna föredrogs samt fastställdes.
& 10 Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.
& 11 Budgetförslag föredrogs samt fastställdes av årsmötet.
& 12 Årsavgiften för år 2001 beslutades vara oförändrade 500skr.
& 13 Motioner: 3 st motioner/skrivelser har kommit styrelsen tillhanda före årsmötet.
1. Från HTCC arbetsgrupp ang. önskemål om att HTCC skall organiseras av RHK.
2. Från Peter Sikström ang. fredagsträningar vid tävlingshelger, samt bättre presentation av olika klasser för publiken.
3. Från Lennart Elofsson ang. antal startande och klasser i varje heat samt hur det skall hanteras om banlicensen överskrides. Av denna motion framgick också viljan att få ett eget heat för Std Ny.


Efter diskussion beslöt årsmötet att hänskjuta motionerna till styrelsen för vidare utredning. Konstaterades att samtliga motioner hänger samman med den tid vi kan utnyttja tävlingsbanorna under en helg, denna tid begränsas i sin tur av respektive banas bullertid.

& 19 Övriga frågor:

- A. Per Håge man upprättar med klassföräldrarnas hjälp en lista med startnummer för säsong 2000.
B. Klubben kommer att delta med en monter vid Stockholms bilsalong i April.
C. L-G Widenborg klargjorde vad som gäller angående H-bilar samt att vi följer Appendix K avseende dessa bilar.
D. Appendix K gäller även för säkerhetsutrustning.

Jönköping 2000-02-12

Vid protokollet.


Åke Hansson
Mötessekreterare

I samband med detta diskuterades RHK:s framtida tävlingsuppläggning. Horst presenterade ett exempel på vad det kostar att arrangera en egen tävling Mantorp kommer i år att kosta ca 150,000skr.

Årsmötet beslutade att RHK skall verka för att i ännu större utsträckning arrangera helt egna tävlingar i framtiden. Därmed skulle flertalet av dom synpunkter som inkomna motioner handlar om kunna lösas.

Beslutades att styrelsen ordnar en enkät där dom aktiva förarna d.v.s dom som har fasta startnummer får svara på om dom tycker att en tävling skall kunna räknas bort poängmässigt i RHK-cupen. Styrelsen beslutar sedan detta med enkäten som underlag.

& 14 Valberedningen förslag till styrelse för år 2000.

Ordförande	Horst Bruning	omval 1 år
Kassör	Anders Ek	omval 2 år
Ledamot	Anders Ericsson	omval 2 år
Ledamot	Bruno Rösler	omval 2 år

Suppl	Ursula Ljungberg	nyval 1 år
Suppl	Per Knuthsson	nyval 1 år

Sekreterare	Östen Johansson	1 år kvar
Ledamot	Åke Hansson	1 år kvar
Ledamot	Martin Rasmussen	1 år kvar

Detta föreslag godtogs i sin helhet av årsmötet varför styrelsen för år 2000 får ovanstående utseende. Styrelsesuppleanterna skall kallas till samtliga styrelsemöten.

& 15 Årsmötet beslutade välja Åke Axelsson och Per Norberg till revisorer för år 2000 samt Ian Nilsson till revisorssuppleant.

& 16 Årsmötet beslutade välja Staffan Lindberg, Per Håge man samt Arja Koivisto till valberedning med Staffan Lindberg som sammankallande.

& 17 Ordförande tackade årsmötets 55 deltagare för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

& 18 Tävlingskalender för år 2000:

1. Mantorp 12-14 Maj (träning fredag).
2. Kinnekulle 27-28 Maj (träning fredag)
3. Anderstorp EM 3-4 Juni
4. Karlskoga 17-18 Juni
5. Knutstorp 22-23 juli
6. Falkenberg enl. förslag 12-13 Augusti (ej klart)
7. Anderstorp 9-10 September.


Staffan Lindberg


Hans-Erik Kärrqvist

RACERHISTORISKA KLUBBEN

2000-02-09

Styrelsemöte

Tid 2000-02-09

Plats Västerås

Närvarande Horst Brünig
Anders Ericsson
Bruno Rösler
Åke Hansson

- §1 Ordförande hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.
- §2 HTCC:
Konstaterades som tidigare att RHK inte kan ta på sig att organisera eller administrera HTCC.
Alla RHK medlemmar är välkomna att delta vid våra tävlingar. För dem som ej är medlemmar kommer en extra anmälningsavgift om 300:- att tas ut vid våra egna tävlingar.
Diskuterades de problem som kan uppstå med för många bilar anmälda. Möjlighet finns att dela upp stora std vagnar med stora GT-bilar och små std vagnar med små GT-bilar som vi gjort vid några tillfällen tidigare. Ställning till detta får tas från gång till gång.
Vid vår egen Anderstorpstävling finns ev. möjlighet för HTCC att få ett eget heat under förutsättning att bullertiden räcker till.
- §3 Motioner och frågor som skriftligen tillsänts styrelsen genomgicks och diskuterades. Dessa kommer att besvaras på årsmötet.
- §4 Beslutades att Anders Ericsson kontaktar Mittsverigebanan samt Rudskogen för att kontrollera möjligheten för RHK att köra någon tävling där i framtiden.
- §5 Tävlingar 2000:

Mantorp 12-14 maj långa banan
Arrangör RHK

Kinneulle 27-28 maj
Arrangör SSK

Anderstorp 3-4 juni EM
Arrangör ARC

Karlskoga 17-18 juni
Arrangör RHK

Knutstorp 22-23 juli
Arrangör MGCC

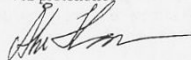
Falkenberg 12-13 augusti
endast preliminärt förslag

Anderstorp 9-10 september
Arrangör RHK

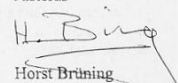
- §6 Karlskogatävlingen:
Bruno Rösler samordnar.
Funktionärer från Karlskoga Motorförening och Örebro Racing Club.
Personal till sekretariat saknas fortfarande.
Bruno och Åke träffar representanter för bana och funktionärer lite längre fram.
- §7 Stockholms Bilsalong 8-16 april
Utställareavtal undertecknat med Miller Freeman
Eventuella bilar att ställa ut diskuterades
Samordnas av Åke Hansson
- §8 Dagordning årsmöte enl. stadgar.
- §9 Verksamhetsberättelse samt revisionsberättelse kommer att vara klart till årsmötet.
- §10 Beslutades att snabbt färdigställa presentationsfolder samt låta trycka upp ca 5000 exemplar. Horst ordnar detta.
- §11 Priser att utdelas på årsmötet:
Torstens memorial Henning Riise/Jane
Presidents Trophy Per Hågeman
Årets Rookie delas av Jacob Jung och Karin Hansen
- §12 Däck Midgetbilar
Diskuterades av dispens under en övergångstid av 2 år, dvs. år 2000 och år 2001. Ärendet remitteras till teknikerna med rekommendation från styrelsen att dispens beviljas. Svar önskas senast 00-03-15 från teknikerna.
- §13 Rutflaggan enl. utgivningsplan.
- §14 Ordföranden tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Västerås 2000-02-09

Vid protokollet


Åke Hansson

Justeras


Horst Brünig

RHK Styrelsemöte

Tid 2000-02-12

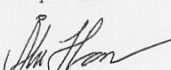
Plats Jönköping.

Närvarande: Horst Brünig Anders Ericsson
Bruno Rösler Anders Ek
Martin Rasmusson Åke Hansson
Ursula Ljungberg Per Knuthsson

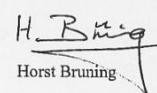
- & 1 Ordförande förklarade mötet öppnat.
- & 2 Diskuterades klassföräldraskap konstaterades att vissa klassföräldrar inte visat mycket intresse under den gångna säsongen vilket styrelsen beklagar. Kanske dags för nya representanter i dessa klasser.
- & 3 Framtida samarbete med sportvagnsserien.
Efter diskussion beslutades att vi i möjligaste mån även i fortsättningen skall samköra med sportvagnsserien.
Konstaterades att årsmötets beslut att RHK skall arrangera fler egna tävlingar kan komma att inverka på detta samarbete.
- & 4 HTCC
Sören Johansson och Bosse Lindman presenterade HTCC:s planer samt bakgrunden till att man vill köra vissa tävlingar tillsammans med RHK:cupen. HTCC:s arbetsgrupp återkommer skriftligen till RHK:s styrelse med vad som förväntas av RHK samt vad det kan innebära organisatoriskt och administrativt. RHK:s styrelse fattar ett beslut först efter att detta presenterats.
- & 5 Nästa styrelsemöte i god tid före första tävlingen sekreteraren kallar till till detta.
- & 6 Ordföranden tackade deltagarna samt förklarade mötet avslutat.

Jönköping 00-02-12

Vid protokollet


Åke Hansson

Justeras


Horst Brünig

BLANDEDE KARAMELLER



Jacob Jung, t.v. och Stefan Nilsson diskuterar Formel V med Japp Luyendyk.



Kända profiler i GT-Ny, Fr.v. Pekka Nyström, Axel Ekman och Meckar-Bengt Andersson.



Standardvagnsfight på Mantorp, med Thomas Bergelin i Alfa först.

Startnummerförteckning RHK-Cupen 2000

Heat 1

(ej fasta nummer uttagna)

Rev. 00 02 28/PH

Heat 2 Äldre GT/GTS-bilar

Klass: G12 Över 2500cc Kat. F

- 1.
2. Kent Sävåsen Chevrolet Corvette
3. Hans-Eric Johansson Jaguar E-Type 1963
4. Johan Solman Jaguar E-Type 1962
5. Mats Ek Sunbeam Tiger 1964
6. Hans Jörgen Krag Ford Shelby GT 350 1965
7. Björn Jansson Jaguar E-Type
8. Henry Andersson Chevrolet Corvette 1965
9. Ulf Randers Jaguar E-Type 1962
- 10.

Klass: G11 1601-2500cc Kat. F

11. Per-Erik Svensson Triumph TR 4A 1965
12. Kenneth Arvidsson TVR Grantura
- 13.
14. Lars Brunndahl Porsche 911 1965
15. Christer Nilsson Triumph TR 4A
16. Björn Jansson MG B
17. John Milland MG B 1962
18. Lasse Jönsson Porsche 904
19. Bo Axelsson Porsche 911 1965
20. Carsten Wihlborg MG B 1964

Klass: G10 1301-1600cc Kat. F

21. Bengt-Åke Bengtsson Lotus Elan 1964
22. Anders Ek Lotus Elan 1965
23. Tord Ekegren Lotus Elan 1964
24. Lars-Magnus Trozelli Lotus Elan 1965
25. Kjell Strandberg Datsun
26. Tomas Henrysson Lotus Elan 1964
27. Lars Bondesson Lotus Elan 1965
28. P-Å Forsvall Lotus Elan
29. Tommy Brorsson Lotus Elan 1963
30. Morten Nielsen Lotus Elan 1963

Klass G9 1151-1300cc Kat. F

37. Pontus Hemmingsson Matra Djet 1965
- 38.

Klass: G8, 0-1150 cc Kat F

41. Mian Jutterström MG Midget
42. Gia Brüning Ginetta G4 1964
43. Jan-Erik Josefsson Triumph Spitfire 1965
44. Staffan Lindberg Ginetta G4 1965
45. Johan Berg Triumph Spitfire Mk1 1964
- 46.

Klass: G7, Över 2500 cc, Kat. E

51. Axel Wramell Austin Healey 100/4 1956
52. KG Schildt Austin Healey 3000 Mk II 1961/62
53. Richard Schulz Austin Healey 3000 Mk II 1961
54. Anders Lotsengård Austin Healey 3000 Mk I 1959

Klass: G6, 1601-2500 cc, Kat. E

61. Per Pröjtz Triumph TR 3
62. Tomas Ekman Volvo P 1800 1961

Klass G5, 1301-1600 cc, Kat. E

71. Jan Skoog Porsche 356 1957
72. Per Rosendahl Porsche 356 1959
73. Michael Rosenlechner Porsche 356
74. Walter Rosenlechner Porsche 356
75. Jörgen Öhman Porsche 356 S 90 1960
76. Björn Cronholm Porsche 356
77. Hans Nilsson Porsche 356 1959
78. Henning Riise TVR Grantura 1960
79. Andris Nolendorfs Porsche 356 1958
- 80.
81. Fredrik S. Hermelin Porsche 356 1959

Klass G4, 1151-1300 cc, Kat. E

91. Lennart Henjer Alfa Romeo Giulietta S 1961
92. Arja Koivisto Alfa Romeo Sprint Spec.
93. Leif Olsén Lotus Elite
94. Lennart Almström Lotus Elite 1960

Klass G3, 0-1150 cc, Kat. E

- 99.

Heat 3 Äldre standardbilar

H = Anmäld till HTCC

Rev 00 02 28/PH

Klass TC 1 - TC 10, Standardbilar före 1962

Kat. E, samtl cyl.volymklasser

1. Tommy Lündin	Renault CV 4	
2. Dick Gärder	BMW 700 Coupé	
3. Per Hågeman	DKW Junior	
4. Andreas Zolnir	SAAB 96	
5. Olof Ekman	Volvo PV 544 Sport	1961
6. Carl-Olof Christiansson	Sunbeam Rapier Mk IIIA	61
7.		
8. Claes Jarl	Volvo PV 544 Sport	1961
9.		
10. Jan Andersson	Volvo PV 544 Sport	1961

Klass TC 11 0-1150cc, kat. F

11. Bo Lindman	SAAB 96	
14. Rickard Binnäs	SAAB 96	
15. Nils-Olov Johnsson	SAAB 96 Sport	
16. Lars Källberg	SAAB 96	
17. Sture Danielsson	Opel Kadett	
18. Yngve Gustavsson	Morris Cooper 998	
19. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	1965
20. Gunnar Johansson	SAAB 96	
21. Lars Byström	DKW F 12	1963
22. Lennart Hermansson	DKW F 12	
23. Tord Elander	NSU 1000	
24H Sebastian Wrethagen	Austin Cooper S	1964
25. Sören Forsberg	DKW F 12	1965
26.		
27H Anders Weglin	SAAB 96 Sport	1964
28. Joakim Elander	NSU 1000	

Klass TC 12 1151-1300cc, kat. F

31. Max Viebke	Austin Cooper S	1965
32H Jan-Åke Andersson	BMC Cooper S	
33. Lennart Thurn	Morris Cooper S	1965
34. Lars Fritze	BMC Cooper S	
35H Gunnar Dahlgren	Austin Cooper S	1965
36. Christer Nordlund	Morris Cooper S	1964
37H Picko Troberg	BMC Cooper S	
38H Nils Holmér	BMC Cooper S	
39H Gerhard Carlsson	Ford Anglia Super	
40. Carl von Heidenstam	Austin Cooper S	
41H Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	
42H Nicklas Johansson	BMC Cooper S	
43H Hans Edvinsson	BMC Cooper S	
44H Bengt Bengtzon	BMC Cooper S	
45 Ulf Lindberg	BMC Cooper S	
46H Perc Brodén	Austin Cooper S	

Klass TC 13, 1301-1600 cc, kat F

51. Bo Warmenius	Ford Lotus Cortina	1965
52. H Christer Johansson	Ford Lotus Cortina	
53. H Mikael Gustavsson	Ford Lotus Cortina	
54. Göran Kölbörn	Ford Cortina GT	
55. Thomas Hall	Ford Lotus Cortina	1964
56. Bo Johnsson	Alfa Romeo 1600 GTA	
57. Michael Högström	Ford Lotus Cortina	
58. Thomas Bergelin	Alfa Romeo Giulia Super	
59. H Sören Johansson	Ford Lotus Cortina	
60. H Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	
61. Arne Allard	Alfa Romeo Giulia Super	
62. Thomas Thelin	Ford Lotus Cortina	
63 H Tommy Brorsson	Ford Lotus Cortina	1963
64. Lennart Nilsson	Ford Lotus Cortina	
65. Christer Nordlund	Ford Lotus Cortina	
66. Bjarne Nygren	Ford Cortina GT	
67. Hans Svedberg	Ford Cortina Lotus	
68.		
69.		

Klass TC 14, 1601-2500 cc, kat. F

71. H Anders Hylén	Volvo Amazon 122 S	
72. Uno Svensson	Volvo Amazon 122 S	
73. Peter Boström	Volvo Amazon 122 S	
74. Hans Axmyr	Volvo Amazon 122 S	
75. H K-G Almström	BMW 1800 Ti	1964
76. H Mats Anstrin	BMW 1800 TiSa	
77. Alf Andersson	Volvo Amazon 122 S	
78. Östen Johansson	Volvo Amazon 122 S	1965
79. Dan Johansson	Volvo Amazon 122 S	
80. H Lars Krokstedt	Volvo Amazon 122 S	
81. Jan-Ove Johansson	Volvo Amazon 122 S	
82. Michael Hoffstedt	Volvo Amazon 122 S	1964
83. Dick Gärder	Volvo Amazon 122 S	1966
84. Hakon Mörner	Volvo Amazon 122 S	
85. Karl-Erik Pettersson	Volvo Amazon 122 S	1965
86. Nils Thelin	Volvo Amazon 122 S	
87. Mats Hammarlund	Volvo Amazon 122 S	

Klass TC 15, över 2500 cc, kat. F

90. H Bengt Winqvist	Ford Falcon Futura Sprint	1964
91. H Bo Bergström	Ford Mustang	1965
92. H Richard Schulz	Ford Mustang	1965
93. Victor Israelsson	Ford Mustang	1965
94. H Tommy Johansson	Ford Falcon Futura Sprint	1964
95. Bengt-Åke Bengtsson	Chevrolet Corvair Corsa	
96. Magnus Karlsson	Ford Mustang	1965
97. H Mats Ricknäs	Ford Mustang	1965
98. H Mikael Ward	Ford Mustang	1965
99. H Håkan Ricknäs	Ford Falcon Futura Sprint	1964
100 H Stig Blomqvist	Ford Mustang	1965
101 H Mats Lindén	Ford Falcon Futura Sprint	1964

Heat 4 Nyare formelbilar

Rev. 00 02 17/PH

Formel Ford Kat. G

1. Tihm Lilja	Swebe F3/FF	1971
2. Paul Ainsar	Lotus 61	1970
3. Olov Eriksson	Dulon LD 4C	1969
5. Rolf Lassbo	Lotus 69	1971
6. Bo Strandner	Hawke D12A	1970
7. Åke Axelsson	Lotus 51	1968
8. Mikaela Axelsson	Lotus 61	1970
9.		
10. Göran Anderberg	Lotus 61	1969
11. Mats Gren	Lotus 51	1968
12. Per Cewrien	Hawke D12A	1970
13.		
15. Christer Svensson	Lola T-200	1971
16. Christer Jörnskog	Merlyn Mk 20	1971
17.		
19.		

Formel Ford Kat. H

21. Mats Linde	Merlyn Mk 20A	1972
22. Claes Göran Peterson	Royale Rp 16A	1974
23. Björn Otterberg	Merlyn Mk 20A	1972
24. Jan Hansson	Merlyn Mk 24	1975
25. Ursula Ljungberg	Royale RP 21	1975
26. Mats Lundvall	Titan Mk 6C	1973
27. Christer Andreasson	Royale Rp 21	1975
28. Mikael Andersson	Van Diemen RF 75	1975
29. Hans Nordén	Royale RP 21	1975
30. Mikael Ljungdahl	Van Diemen RF 75	1976

31. Carsten Frimodt	Corami FF	1974
32. Kjell Wallin	Van Diemen RF 76	1976
33. Per Knuthson	Van Diemen RF 76	1976
34. Stefan Strömberg	Merlyn Mk 24	1973
35. Bo Lindgren	Royale RP 21	1975

Formel Ford Kat. I

36.		
37.		
38. Ingemar Pettersson	Van Diemen RF 77	1977
39. Peter Johansson	Royale Rp24	1977
40. Lars Inge Hulterström	Van Diemen RF 79	1979
41. Hans Lundmark	Royale Rp24	1977
42. Mats Andersson	Hawke DI 19	1978
43. Anders Paulsson	Poker	1978
44. Rolf Johansson	Van Diemen RF 77	1977
45. Kjell Wallin	Van Diemen RF 77	1977
46. Tord Bodin	Royale Rp24	1977
47. Tony Andersson	Royale Rp24	1977
48. David Andersson	Tiga	1979
49. Peter Sikström	Van Diemen RF 79	1979
50. Henrik Hansson	Tiga	1977
51. Ulf Hedetoft	Tiga	1977
52. Lars Ove Andersson	Van Diemen RF 79	1979

Formel V 1300 2-förgasare

54. Martin Ahlsröd	RPB	1970
55. Björn Leufvenius	RPB	1970
56. Sören Pedersen	Incas	1972
57. Östen Ljungberg	RPB	1970
58. Stefan Nilsson	Hansen	1975
59. Christer Olsson	Vee-Max	1976

Formel 3 1000 cc, Kat. G

60. Johan Gaimark	Kami	
61. Leif O. Jönsson	Titan Mk 4	1969
62. Christer Lofthammar	Brabham BT15	
63. Morten Larsen	Brabham BT 21	1969
64. Carsten Frimodt	Brabham BT 28	1970
65. Åke Axelsson	DAF F-3	1970
66. Jörgen Ekdahl	Lotus 69	1970

Formel 3 Kat. H + I

18. Mikaela Axelsson	Martini Mk 28	1978
70. Francis Horn	Chevron B 38	1977
71. Gabriel Wergeland	GRD 733	1973
72. Mats Haleen	Lola F-3	1978
73. Richard Appelgren	March 753	1975
74. Per Boström	Ralt RT 1	1979
75. Jan Rydén	March 743	1974

Formel Super-V

77. Ulf Peterson	Veemax Mk 9	1978
------------------	-------------	------

Formel Ford 2000, H + I

80. Anders Paulsson	Delta	1979.
82. Johan Krondahl	Sparton SF 79	1979
83.		
84. Jonas Waern	Reynard SF 78	1978

Formel 2 Kat. G + H + I

85. P. O. Söderberg	March 782	1978
86. Christer Lövström	March 721	1971
87. Anders Paulsson	March 722	1972
88.		
89. Bengt Ernryd	March 772	1977
90.		
91.		
99. Mats Haleen	GRD 742	1974

Heat 5 Äldre formelbilar

Rev. 00 02 16/PH

F-3 500 cc, Midget

1. Allan Göransson	Swebe-Triumph	1954
2. Lars Hågeman	Swebe-JAP	1952
3. Per Hågeman	Cooper Mk 12-Norton	1958
4. Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP	1957
5. Björn Leufvenius	Effyh-Triumph	1952
6. TBN	Swebe-JAP	1948
7. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	1958
8.		
9. Roland Fröjd	Cooper Mk 11-Norton	1957
10. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	1958
11. Mads Gjerdrum	Cooper Mk 12-Norton	1958
12. Conny Karlsson	Effyh-JAP	1950
14. Håkan Sandberg	JBS-Triumph	1952
15. Carlo Eriksen	RJ 500-JAP	1958
16. Torbjörn Eriksson	Effyh-JAP	1949
17. Ulf Peterson	Effyh-SRM	1949
18. Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	1956
19. Björn Roxlin	TLV-JAP	1949
20. Anders Eriksson	Cooper Mk 8-JAP	1954
22.	Swebe-JAP	1949
23. Thorkil Simonsen	Alfa Dana-JAP	1958
24. Peter Kumlin	Effyh-JAP	1949
28. Ingemar Edwardsson	Effyh-JAP	1949
30.		
31. Calle Bergström	Spec-FN	1949

Förkrigsbilar, kat. A-D

32. Roland Haraldsson	Riley Brooklands	1929
33. Lars-Göran Itskowitz	Riley Brooklands	1930
34. Svend Algren	MG	
35. Magnus Neergaard	Riley 9 Sports	1931
36. C-O Christiansson	Alvis 12/70 Spec.	1938
37. Magnus Ahlqvist	Mathis	1923
38. Bo Lindgren	MG Magnette K 3	1934
39. Roland Svensson	Riley	1935

Formula Junior, Kat. E

41. Lars-Göran Sjöberg	Swebe Cooper-Ford	1960
42. Ingvar Malm	Elva 100-BMC	1959
43. Ingvar Malm	Focus Mk III-Peugeot	1960
44. Leif Olsén	Lotus 18 Ford	1960
45. Olof Rosén	Elva 100 BMC	1959
46. Bruno Rösler	Joker-DKW	1960
47.		
48. Tord Bodin	EBA-Ford	1960
49. Horst Brüning	Lola Mk II-Ford	1960

Formula Junior, Kat. F

52. Michaela Axelsson	Lotus 22 Ford	1962
53. Anders Ericsson	Lola Mk 5 Ford	1962
54. Jörgen Carlsson	Merlyn Mk 3 Ford	1961

Formel Ve 1965-68

60. Karl Ljungberg	RPB	1967
61. Östen Ljungberg	RPB	1968
62. Ursula Ljungberg	Broke	1966
63. Bo Pettersson	RPB	1967
64. Staffan Melin	Hansen	1966
65. Lars-Inge Hulterström	Veeva	1965
66. Jörg Meijer	Dolling	1967
67. Stig Åke Fagerström	Autodynamic	1966
68.		
69. Kjell Svensson	RPB	1968
70.		
71. Lars Gunnar Ljungman	Alvenius	1968
72. Stig Engström	RPB	1967
73. Alf Karlsson	Beach Car	1965
74. Louis B. Johnson	Dolling	1966
75. Kent Baeck	RSM Tasco	1968
76. Sven Göran Berggren	RPB	1968
77. Thim Lilja	Dolling	1965
78.		
79. Nick Tammemägi	Beach Car	1968
80. Mikael Johansson	Beach Car	1966
81.		
82.		
83.		
84. Sven Hedman		

Formel Ve 1969-71

85. Axel Madsen	BMVee	1970
86. Lars Gunnar Ljungman	Hansen	1969
87. Jacob Jung	Hansen	1970
88. Stig Åke Fagerström	RPB	1970
89. Anton Svensson	Hansen	1970
90. Thomas Nyberg	Hansen	1971
91. Bosse Tinghäll	GSM III	1970
92. Ulf Peterson	BMVee	1971
93. Seved Lundberg	BMVee	1969
94. Bertil Persson	RPB	1971
95. Karin Hansen	Hansen	1970
96. Olle Grimstedt	Austro V	1969
97. Sven-Åke Svensson	Austro V	1969
98.		
99. Lars-Göran Sjöberg	Veemax	1969

Heat 6 Nyare standardbilar och GT bilar

Kategori Standard -72

Rev. 00 02 28/PH

Gr 2 0-1000 cc

1. Arne Allard Fiat Abarth 1000 TC

Gr 2 1001-1300 cc

2. Erik Andersson NSU Spiess Gr 2 1967
3. B-G Fritzson Ford Escort 1300 1970
4. Erik Cyrus Alfa Romeo 1300 GTAj 1969
5. Pelle Brusebäck Alfa Romeo 1300 GTAj 1970
6. Tord Elander NSU TT 1300 1971
8. Lars-Erik "Atte" Åkersten BMC Clubman 1972
9. Håkan Lindevret BMC 1275 GT 1972

Gr 2 1301-1600 cc

11. Ola Junelöv Lotus Cortina 1967
12. Martin Rasmussen Lotus Cortina Mk II 1968
14. Thomas Hall Ford Escort TC 1969
15. Bo-Göran Fritzson Ford Escort TC 1969
16. Svenerik Myhr Ford Escort TC 1969
17. Gabriel Wergeland Ford Escort TC 1969
18. Bertil Carlsson Ford Escort TC 1970
19. Stefan Hilding Ford Escort TC 1970
20.
21.
22. Kjell Wallin Ford Escort TC 1972
25. Erik Berger Ford Escort TC

Gr 2 1601-2000 cc

25. Benny Pettersson Volvo 142 1970
26. Roland Falkenbäck Alfa Romeo 2000 GTV 1968
27. Lennart Björk Ford Escort RS 1600 1968
28. Anders Berger Ford Escort RS 1600 1969
29. Lennart Persson Ford Escort RS 1600 1971
30. Per-Inge Björk Ford Escort RS 1600 1972
31. Tommy Sjödin Ford Escort RS 1600 1970
32. Michael Rasmussen Ford Escort Mexico 1970
33. Richard Binnäs/Kjell Löf Alfa Romeo 2000 GTV 1970
34. Lennart Nilsson SAAB 96 V4 1971
35. Sture Danielson Opel Ascona 19 SR 1971
36. Hans Axemyr Volvo 142 1972
37. Bertil Holmgren Volvo 142 1972
38. Robert Pettersson Alfa Romeo 2000 GTV 1973
39. Per Löveryd Alfa Romeo 2000 GTV 1974
40. Lennart Elofsson Alfa Romeo 2000 GTV 1975
41. Anders Lofthammar Ford Escort RS 1600 1972
51. Peter Pettersson Ford Escort 1700 X-fl
52. Christer Johansson Ford Escort Mexico 1973

Gr 2 2001-3000 cc

42. Fredrik Andersson Ford Capri 3000 1970
43. Bengt Åke Bengtsson Ford Capri 3000
44. Magnus Paulsson Ford Capri 3000 1970
45. Peter Holmberg BMW 2800 CS 1970
46. Kristoffer Lindquist Ford Capri 3000 1970

Gr 2 över 3000 cc

55. Hans Rosendahl Chevrolet Camaro 1969

Kat. GT Ny

0-1300 cc

60. Stefan Svensson Abarth Scorpione 1970
67. Gerhard Carlsson Mini Marcos
68. Henrik Hansson Mini Marcos 1969

1301-1600 cc

71. Anders Sperber Lotus Elan 1967
72. Gerhard Carlsson Marcos 1600 GT
75. Christer Svensson Alpine Renault A 110 1970
77. Lars Sandblom Lotus Elan
78. Jan Hellberg Marcos 1600 GT 1968
79. Bruno Olsson SAAB Sonette 1968

1601-2000 cc

80. Marius Heggstad MGB
81. Bo Tinghäll Porsche 914/6 1970
82. Hans Edin MGB GT

över 2000 cc

86. Axel Ekman Porsche 911 Carrera 1974
88. Pekka Nyström Chevrolet Corvette 1970

Sportvagnar, kat F,G och H

99. Olof Wijk

OM RÖK

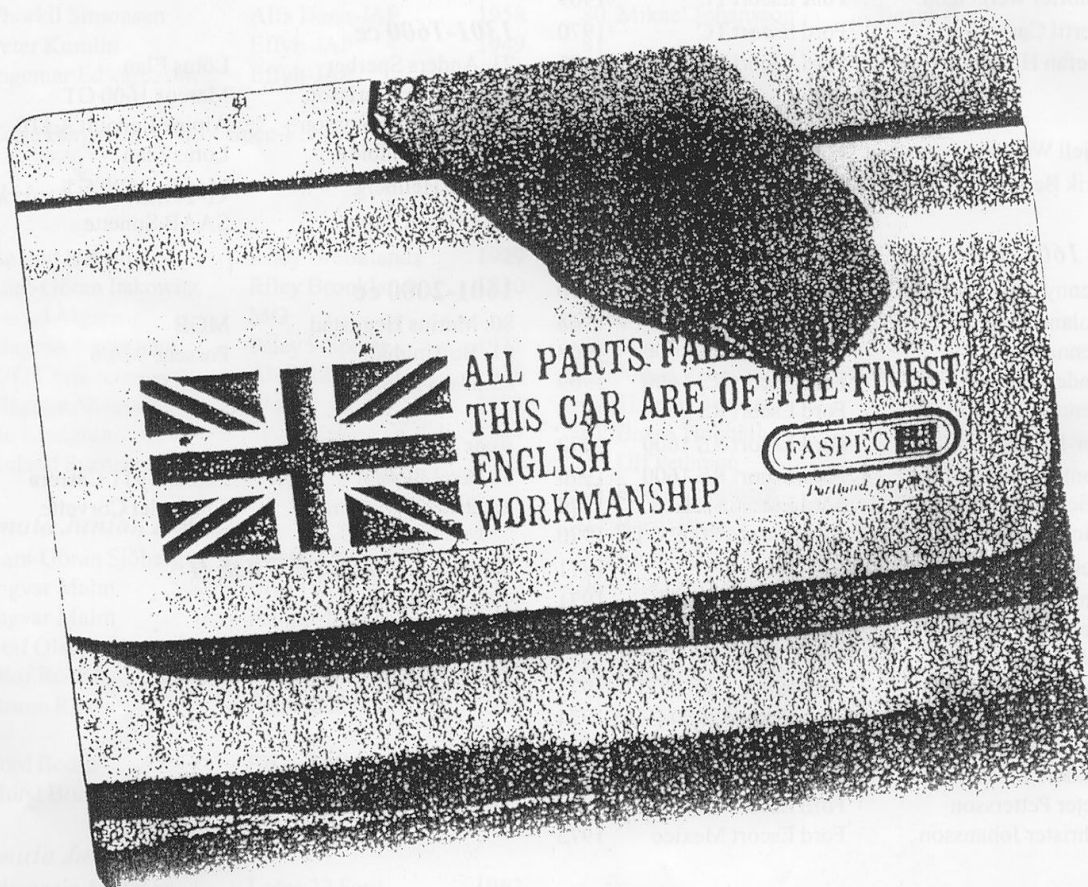
En ingenjör på en känd italiensk bilfabrik har upptäckt vad det är som får elektriska komponenter att fungera. Det är röken som gör det! Det är nämligen så, att varje gång röken läcker ut ur ett elektriskt objekt så slutar det att fungera. Detta har bevisats med hjälp av upprepade försök.

Tänk efter själv! Kommer du ihåg när det rök ur laddningsregulatorn på bilen? Bilen stannade! Eller när det kom rök ur diskmaskinen? Stopp! Det är naturligtvis så att isoleringen som ligger runt ledningstrådarna är till för att hålla röken på plats. När sedan isoleringen läcker så åker all rök ur och allting stannar. En del apparater behöver mer rök än andra, t.ex. startmotorn på bilen, och därför är den kabeln tjockare.

Man har också utvecklat teorin ytterligare. Varför läcker Lucas (det totala mörkrets uppfinnare) mer än ett Bosch elsystem? Jo, Lucas är engelskt. Allt engelskt läcker. Engelska hustak läcker vatten, engelska motorer läcker olja, engelska däck läcker luft och engelska regeringar läcker försvarshemligheter. –Därför läcker engelska elutrustningar rök!...

Hämtat ur tidningen Terrängnytt nr 3/90.

Allt som nämns här ovan stämmer naturligtvis; det kan man bara konstatera. Men det är då svårt att förstå att trots allt detta kan fungera; och fungera mycket bra. Titta bara på resultatlistorna i FIA:s historiska internationella mästerskap, och även HTCC som följer härefter. Det är bara idel, ädelt, engelskt i toppen. Red.



Historic Touring Car Championship (HTCC)

1. Tommy Brorsson	Ford Cortina Lotus
2. Nicklas Johansson	BMC Cooper S
3. Bengt Winquist	Ford Falcon Futura Sprint

FIA European Challenge for Historic Touring Cars 1999

1. Ulf Larsson	Sverige	Ford Lotus Cortina
1. Bo Warmenius	Sverige	Ford Lotus Cortina
3. Wolfgang Schachringer	Österrrike	BMW 1800 Ti
24. Lars Fritz	Sverige	BMC Cooper S
24. Ulf Lindberg	Sverige	BMC Cooper S
41. Bengt Winquist	Sverige	Ford Falcon Futura Sprint
41. Lars-Magnus Trozelli	Sverige	Ford Falcon Futura Sprint
52. Nicklas Johansson	Sverige	BMC Cooper S
52. Hans Edvinsson	Sverige	BMC Cooper S
59. Christer Johansson	Sverige	Ford Lotus Cortina
59. N. Lovén	Sverige	Ford Lotus Cortina
74. Nils Holmér	Sverige	BMC Cooper S
74. Ulf von Hauswolff	Sverige	BMC Cooper S
78. Reine Wisell	Sverige	BMC Cooper S
78. Claes Jarl	Sverige	Volvo PV 544 S
78. Patric Bjurhovd	Sverige	Volvo PV 544 S
78. Johan Solman	Sverige	Ford Falcon Futura Sprint
78. Håkan Ricknäs	Sverige	Ford Falcon Futura Sprint
97. Calle Gustavsson	Sverige	Ford Lotus Cortina
97. Mikael Gustavsson	Sverige	Ford Lotus Cortina

FIA Cup for Historic Grand Touring Cars 1999

1. Bo Warmenius	Sverige	Lotus Elan
2. Peter Govaerts	Belgien	Lotus Elite
3. Peter Stöhrman	Tyskland	Lotus Elite
7. Karl Eric Roslund	Finland	Austin Healey 3000
8. Thomas Henrysson	Sverige	Lotus Elan
16. Tommy Brorsson	Sverige	Lotus Elan
19. Lars Bondesson	Sverige	Lotus Elan
26. K.G. Schildt	Sverige	Austin Healey 3000
34. Björn Jansson	Sverige	Jaguar E-Type
34. Leif Olsén	Sverige	Lotus Elite
40. Hans Jörgen Krag	Danmark	Ford Shelby 350 GT
42. Fredrik S. Hermelin	Sverige	Porsche 356
42. Lasse Jönsson	Sverige	Porsche 904
58. Lars-Magnus Trozelli	Sverige	Lotus Elan
67. Peter Lindkvist	Sverige	Ferrari 250 GT
89. Bengt-Åke Bengtsson	Sverige	Lotus Elan
89. Lars Brunndahl	Sverige	Porsche 911

FIA Lurani Trophy for Formula Junior Cars 1999

1. Tony Steele	England	Lola Mk 2
2. David Pratley	England	Lola Mk 2
3. Martin Walford	England	Lotus 22
7. Ingvar Malm	Sverige	Focus Mk III Peugeot
11. Erik Justesen	Danmark	Lotus 22
16. Jörgen Carlsson	Sverige	Merlyn Mk 3
17. Leif Olsén	Sverige	Lotus 18
37. Anders Ericsson	Sverige	Lola Mk 5
51. Mikaela Axelsson	Sverige	Lotus 22
54. Olof Rosén	Sverige	Elva 100



För mer information om Bilsalongen
 kontakta Miller Freeman, tel 040-690 85 00
 eller via Internet www.bilsalongen.com

STOCKHOLMS
**BIL
 SALONG**
 STOCKHOLMSMÄSSAN
 8-16 APRIL 2000

Den största mässan någonsin

Stockholms Bilsalong arrangeras av Bilindustriföreningen och Stockholmsmässan i samarbete med Miller Freeman Sweden AB.