

# RUTFLAGGAN NR 1 2004



RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

## Racing Sportscars!



*Mike Walton i sin Diva Demon på Mallory Park 1965. Även om tyngdpunkten kommer att ligga på Sport 2000-bilar i den pånyttfödda sportvagnsklassen, så finns det även möjlighet att lufta litet "udda" material.*



**RACERHISTORISKA KLUBBEN**  
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov  
Hemsida: [www.rhkswe.org](http://www.rhkswe.org)

## Rutflaggan

Detta nummer, 1/2004, har blivit litet försenat i utgivningen då vi nödgats samdistribuera den med MHRFs evenemangskalender mm. Vi lever ju i en sparmiljö vilket tvingat oss till detta. Å andra sidan så kommer nästa nummer ut med betydligt mindre intervall. *Red.*

## INFORMATION

### STYRELSE

		Tel.	Mob./fax	E-mail
Ordförande	Bruno Rösler	019-29 24 18	070-622 56 18	<a href="mailto:bruno-rosler@swipnet.se">bruno-rosler@swipnet.se</a>
V. ordförande	Yngve Gustavsson	08-590 845 04	070-625 61 26	<a href="mailto:yngve.gustavsson@cramo.se">yngve.gustavsson@cramo.se</a>
Kassör	Anders Ek	042-13 55 51	070-650 82 58	<a href="mailto:anders.ek@marinbs.mil.se">anders.ek@marinbs.mil.se</a>
Sekreterare	Åke Hansson	08-715 84 96		
Ledamöter	Ursula Ljungberg	042-21 29 08		
	Per Knuthsson	0500-45 20 45		
	Henrik Hansson		0705-63 29 00	<a href="mailto:hh-tech@home.se">hh-tech@home.se</a>
Suppleanter	Håkan Lindevret	08-89 38 94		
	Robert Petersson	08-470 92 69		

### KLASSREPRESENTANTER

A-D	Roland Haraldsson	033-41 62 41		
GT-GTS	Henry Andersson	0515-411 51,	fax 0515-411 75	
	Hans-Erik Johansson	0470-75 30 13		
Midget	Per Hågeman	040-91 18 13,	fax 040-91 18 13	<a href="mailto:ph.race@alfa.telenordia.se">ph.race@alfa.telenordia.se</a>
Formel J	Horst Brüning	0435-230 97,	fax 0435-23047	
Formel V	Karl-Göran Ljungberg	042-37 58 07		
	Conny Johansson	0155-507 91		
Formel Ford	Michael Juhlin	08-28 43 14	070-696 03 00	Gar. 08-29 40 54
	Johan Kron Dahl	0451-614 03	070-627 14 03	
Standardvagnar	Yngve Gustavsson	08-590 845 04	070-625 61 26	<a href="mailto:yngve.gustavsson@cramo.se">yngve.gustavsson@cramo.se</a>
Bo Lindman, ass., media 1000 cc		08-798 95 90	070-595 83 99	<a href="mailto:bo.l.lindman@telia.com">bo.l.lindman@telia.com</a>
Lennart Nilsson, ass, resultat		0554-40932	070-520 42 61	<a href="mailto:lennart.nilsson@osterbergs.nu">lennart.nilsson@osterbergs.nu</a>
Göran Dahlén, 1000 cc hems.		08-85 16 28	070-532 96 18	<a href="mailto:goran@orbi.se">goran@orbi.se</a>
Fredrik Tornérhielm, 1000 cc		08-665 09 98	070-766 69 90	<a href="mailto:linn.fredrik@swipnet.se">linn.fredrik@swipnet.se</a>
Sportv. G+H+I	L-G Widenborg	042-20 74 33	fax 042-20 74 33	
Sport 2000	Håkan Anderberg			
GT-Nationell	Stefan Svensson	0470-693 39		
	Jan Hellberg	013-14 92 29		
Standard -Ny	Lennart Elofsson	013-29 71 78		

**Om det inte stämmer i matrikeln, eller om Du flyttar, eller byter telefon, kontakta medlemsregistratören, Anders Ek.**

### BESIKTNINGSMÄN

Staffan Lindberg	tel. 0470-223 98
L-G Widenborg	tel. 042-20 74 33
Magnus Nilsson	tel. 031-14 62 80
Åke Hansson	tel. 08-715 84 96

### REVISORER

Åke Axelsson	tel. 08-551 741 41
Hans P. Zolnir	tel. 08-711 43 67

### FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg	tel. 0470-223 98
Peter Kumlin	tel. 0243-22 84 77
Åke Lindh	tel. 044-24 15 10
Åke Hansson	tel. 08-715 84 96

### VALBEREDNING

Lennart Henjer	tel. 0454-164 88
Conny Johansson	tel. 0155-507 91.
Bo Lindman	tel. 08-698 95 90

### REGALIA

Anders Ek	042-13 55 51
-----------	--------------

### REDAKTIONEN

Per Hågeman	tel. 040-91 18 13
-------------	-------------------

### ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP + MEDLEMSREGISTER

Anders Ek, tel. bost. 042-13 55 51  
E-post: [anders.ek@marinbs.mil.se](mailto:anders.ek@marinbs.mil.se)

### PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB, tel. 0435-77 03 70, fax /72.  
E-post: [kiki.berlin@ogats-gladje-ide.se](mailto:kiki.berlin@ogats-gladje-ide.se)

### Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Tills vidare:

Per Hågeman

S. Klockspelsvägen 3A, 217 74 Malmö.

[ph.race@alfa.telenordia.se](mailto:ph.race@alfa.telenordia.se)

Vi behöver både bilder och reportage!

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

# Åkes anteckningar.....

## ÅKE HANSSON

Äntligen börjar vi se ett slut på snöskottandet även om det är lite tidigt att ropa hej så här i mitten på mars. Årsmötet har vi klarat av och därmed välkomna som nya styrelseledamöter, samtidigt vill jag tacka Anders Ericsson och Lennart Nilsson för det arbete dom lagt ner för klubben och jag hoppas dom får lite mer tid för sin egen racing nu. Hoppas även att ni som deltog vid årsmötet hade tillfälle att besöka vår monter på bilutställningen. Intresset var på topp med mycket frågor kring bilarna och vår verksamhet. Medlemsansökningarna har redan börjat trilla in så framtiden ser ljus ut.

Dagen innan årsmötet träffade Bruno, Bosse L och jag representanter från Finland och Danmark. Förhoppningarna är nu stora att vi redan i år skall kunna komma igång med en Historisk Nordic Cup. Tanken är i så fall att sluttävlingen skall köras i samband med RHK:s avslutningstävling på Mantorp i september vi håller alla tummarna för att det här går i lås. Vidare information om detta följer så fort vi vet lite mer.

FIA har ju som dom flesta säkert känner till beslutat att samtliga ID handlingar på bilarna skall bytas ut. Detta innebär ny besiktning samt upprätande av ny handling. Ett digert arbete för oss tekniker dom närmaste åren då det finns ca 580 hand-

lingar utfärdade av SBF. Hur vi skall hantera detta praktiskt tål att tänka på men en vädjan är att inte vänta till sista minuten för att få handlingen utbytt. Vi har diskuterat om att göra det gruppvis t.ex. Formel V under en period STD under en annan o.s.v.

Racesam (arrangörsklubbarna) har haft sitt årsmöte i Jönköping där kostnader för arrangemangen, banhyror etc. diskuterades. Grundstartavgiften fastställdes till 1500:- även i år men det står varje arrangör fritt att ta ut en högre avgift om det behövs. Vissa tävlingar kommer att kosta 2000:- då ingår troligtvis el-avgift i denna högre avgift.

Styrelsen kommer att träffas i Motala den 17/4. Har ni några friska idéer så tas dom tacksamt emot före mötet. Glöm nu inte att anmäla er i tid till Kinnekulle och inte heller att betala in serieavgiften till klubbens pg 49377-5. Denna har ju kommit till beroende på senaste årens kraftiga kostnadsökningar för att kunna arrangera en tävling. En sak kan ni vara säkra på; styrelsen jobbar stenhårt nu med att förbättra klubbens ekonomi, vi hoppas stort på arrangemang, av det slag vi ska ha på Karlskoga tillsammans med Mowazet och Classic Motor.

Vi ses i besiktningssbacken på Kinnekulle.

## INFORMATION OM SERIEAVGIFT RHK

Enligt beslut på årsmötet skall varje tävlande betala in 500:- i serieavgift till klubbens PG 49377-5 senast 14 dagar före första tävlingen. Skriv på inbetalningskortet att det gäller serieavgift 2004. Dom som betalat kommer att få ett nytt medlemskort där det framgår att avgiften för säsongen 2004 är betald. Detta kommer att kontrolleras vid anmälan på tävlingsbanan.

## Velodromloppet

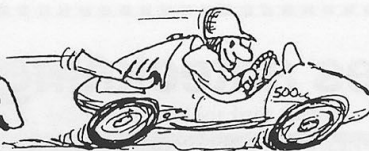


Förutom "vanliga" priser och äran kommer det att sättas upp ett speciellt *Hedersvandringspris*. Detta blir en minireplica på den bronsskulptur som skapats av konstnären Richard Brixel på uppdrag av Ronnie Petersons Minnesstiftelse, och som redan finns placerad i Örebro till minnet av stadens store son. Priset kommer att gå till någon som gjort en speciell prestation eller gärning i sportens anda, och därmed inte nödvändigtvis till den som åkt fortast. Juryn kommer att bestå av ledamöter från Classic Motor, Racerhistoriska Klubben och Mowazet.

Till tävlingen kommer även att tryckas ett program av souvenirmodell, vilket ju är utmärkt, men också kräver längre framförhållning.

Så för en gångs skull, när det blir dags; respektera anmälningstiden. En extrauppgift för alla klassföräldrar att hålla koll och puscha för detta!

# HALVPANNORNA



## ”Uppstartsmöte” på Olle Lindes firma i Helsingborg

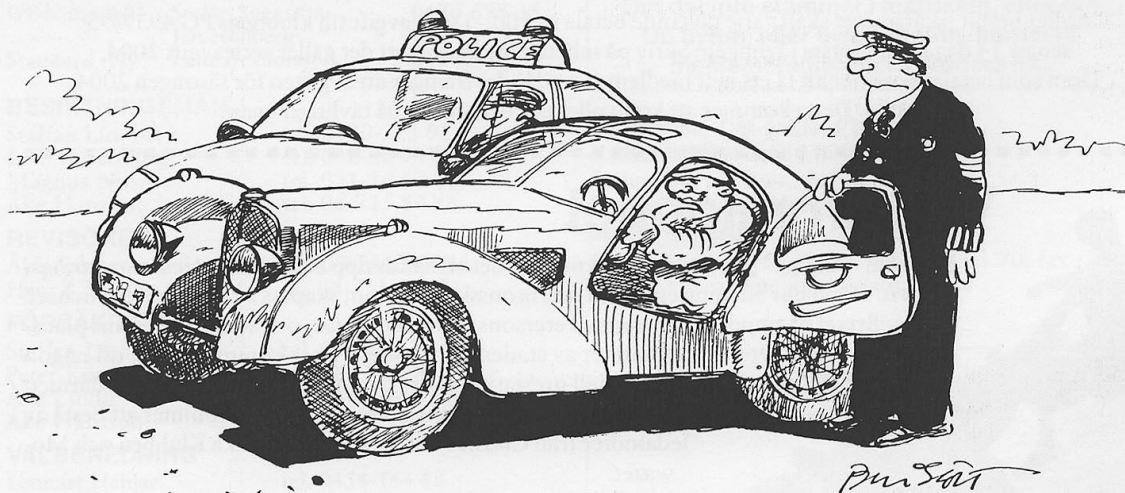
PER HÅGEMAN

Den 28 februari hade vi som vanligt ett ”uppstartsmöte” på Olle Lindes firma i Helsingborg. Som vanligt var det god uppslutning med deltagare ända från Åmål och Borlänge, minsann. Men vi tjuvstartade redan på eftermiddagen på Yamaha-center i Helsingborg som drivs av Göran Anderbergs son, Glenn. Detta var en imponerande anläggning med hela utbudet båtar, vattenscootrar mm, men kanske intressantast var motorcyklarna. Här kunde man ju jämföra med vad vi har i våra midgetar, och även om man inte gärna vill medge det, så har faktiskt utvecklingen gått bra mycket framåt.

Efter detta intressanta besök så återvände vi till Olles firma, och hade då en kortare genomgång av det nya Appx. K och om de nya ID-handlingarna, samt li-

tet om säkerhet, etik och historik. Vi beslutade även om att vi skall köra en märkescup där de två bästa av varje märke skall räknas vid Velodromloppet på Gelleråsen i Karlskoga och MGCCs Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp. Därefter bjöds på gående smörgåsbord, samt även videovisning mm., och som vanligt så var det ju litet ”ljug” om framtidsplaner o. likn.

Vi hade även en inbjuden gäst, Börje Björkqvist från Helsingborg. Börje körde visserligen inte midget, men väl Formel Junior, och var kanske mer känd på Roskilde Ring än här i Sverige. Börje körde först den Elva som i dag körs av Ingvar Malm, men sedan en intressant Condor som nu färdigställs av Peter Kumlin.



*I only take her out once a year — OF COURSE I was speeding!*

# Dagbok, Oldtimer GP, Nürburgring, 2003

**Onsdag 6 augusti**

Kommer fram till "Ringen" ca 17.00 Smidig resa genom Tyskland utan köer. Varmt, 38 grader när vi passerade Köln, men "bara" 34 vid banan. Körde sista biten i konvoj med en engelsman och Krister Wigren/Per Hågeman med tvåtakts.Saaben dragen av en Volvo 745. Högt tempo, vilket visade sig bero på att Nisse Alvthin (= Saxtorps John Travolta) körde Volvon. Krister/Per/Nisse stannade vid BP-macken innan banan. Misstänker att de skulle tanka bier för att klara helgen.

## LARS-GÖRAN SJÖBERG

Vi välkomnas med sekt vid incheckningen. Smidiga depåfunktionärer: "Behöver ni ha släpet i depån? Ställ er så här så får det plats." Hamnar mitt i Formel Juniorgänget till skillnad mot förra året. Då fick vi stå bland F-1-orna, och behandlades som något katten släpat in.

Bor som vanligt hos familjen Krones i Leimbach. Hade bokad för sent för att få vårt favoritrum "Brünnchen". Får hålla tillgodo med "Karusell" i källaren. Tacksamma, husets svalaste rum. Sedvanlig gourmetmiddag hos Krones (Flundra som huvudrätt) nedsköljd med Riesling från Luxemburg, och en liten "magborste", enligt recept från fru Krones mormor.

**Torsdag 7 augusti**

Stadig frukost inklusive 12 sorters pålägg. Herr och fru Krones övervakar att man äter ordentligt. Birgitta blir så mätt att hon mår dåligt. Jag föreslår en Underberg som botemedel, men hon undrar om jag *vill* att hon skall spy.

Enda programpunkten: Besiktning. Kvitteerar ut papper och deponerade check på 330 Eur för transpondern. Vanlig check från Handelsbanken i Finspång, där jag stryker "kronor" och skriver "Euro", godtas. Ser att Allen Lloyd tar ut fem transpondrar till sina bilar, och alltså deponerar ca 15.000 kronor. Ingen kö vid formelbilsbesiktningen. Man var bara intresserade av märkning av hjälm och overall. Går ett varv runt bilen och säger att en sån här fin bil är säkert OK. Jag håller med och får en besiktningssdekal på rutan.

Sedvanlig gourmetmiddag hos Krones (Lammfillet som huvudrätt) nedsköljd med lokal Spätburgunder från Ahr.

**Fredag 8 augusti**

Stadig frukost, inklusive 15 sorters pålägg. Herr och fru Krones övervakar, som vanligt, att man äter ordentligt. Birgitta så mätt att hon mår dåligt. Föreslår en Underberg som botemedel osv, osv.

Mekanikerna Björn Jansson och Magnus Forssman anländer. De har flugit ned. Borde inte föraren flyga, och mekanikerna köra transporten?

Träning kl 12.30. Enda kravet för att kvala in i gamla svansmotorklassen (FJ1R) är att köra minst ett varv. 38 grader i skuggan. Dricker en liter vatten. Kör med högre däcktryck än tidigare. Skrämd av foton där det ser ut som att jag håller på att kränga av däck.

Upptäcker en plåtskruv inkilad i däckmönstret när vi skall rulla fram bilen. Kunde ha gjort att jag missat kvalvarvet. Hinner med 11 varv, men är färdig att ge upp i förtid på grund av brännheta fotsulor. Plåten bakom kylaren strålar tydligen ut värme. Höll på att ramma Grant Wilsons BMC Huffaker i depåsvängen. Ber om ursäkt och säger att jag önskar jag kunde skylla på opålitliga bromsar, men felet är nog opålitlig chaufför. Min bästa tid typiskt nog på 10:e varvet när jag redan bestämt att ta det lugnt pga. fötterna och lätt illamående av värmen. 30:e tid av 42 startande och 5:e tid i klassen före Ingvar Malm. Knöfel var klassnabbast före Borch-Christensen, Wagner och Waller. Nästan besviken över att det inte syns några brännblåsor under fötterna. Dricker 1,5 liter vatten till.

Oljetryck 4 kg kall och 3 kg varm. Höll trycket hela passet. Vattentemp 105 grader C, oljetemp i sumpen 120-130 grader C. Orkar max 6000 rpm på 4:an. Kylsystemet har förlorat ca 2 dl vatten, och oljeförlusten är knappt märkbar, och det är ej heller några synliga läckage.

Tillbaka toll Kones i Leimbach för avkylning. Möter nya gäster i poolen. Pratsamt tyskt par med Triumph TR 6 som vill veta hur träningen gått. Krones har skvallrat att de har en svensk racerförare som gäst. Middag med Björn och Magnus i Adenau. Fullsatt ute; får bara bord inomhus trots att Magnus påstår sig känna servitriserna. Fläkschnitzel och pils. Magnus delar upp notan: "Du skall betala trettonåfemti, du skall betala trettonåfemti och du skall betala tio plus treåfemti och jag skall betala treåfemti (och efter lång paus) plus tio."

**Lördag 9 augusti**

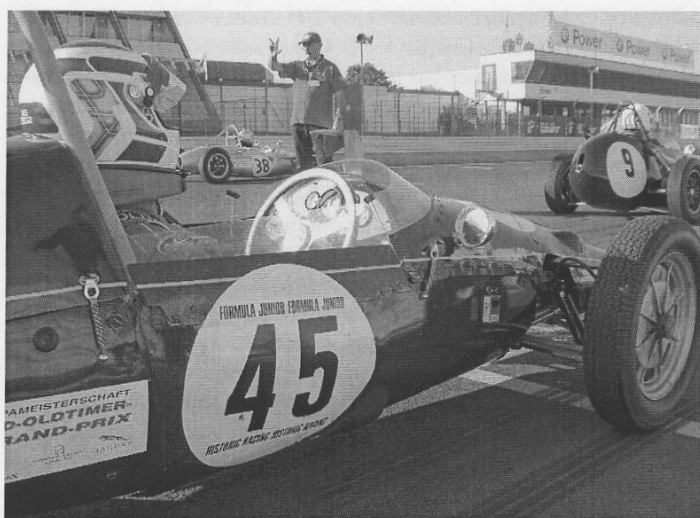
Stadig frikost inklusive 18 sorters pålägg. Hr och Fru Krones övervakar att man äter ordentligt osv., osv.

Race kl. 13.00. Dricker minst 1 liter vatten. Det är ännu varmare än i går, 40 grader i skuggan. Tre-dubbla Nomexsockar. Magnus provsitter bilen och fattar inte hur jag får plats. Har svårt att komma ur till glädje för åskådande tyskar. Björn vågar inte prova. Han kommer nog ihåg när han provsatt min Veemax och fick ta av karossen för att han skulle komma ur.

Motorn tvärdör på väg till line up. Genomsura stift. Magnus och Björn blåser dem torra. Startar igen utan problem. Får en kanonstart när alla drar in mot mitten och lämnar högern fri. Säkert bland de 15 främsta i första böjen. Ramlar tillbaka till "rätt" plats

under de första varven. Merkel kör över mitt högra bakhjul i samband med olja och gulflagg i chikanen. Jag fortsätter eftersom inget känns konstigt. Merkel i depå för kontroll. Noterar att Wagner har brutit. Blir varvad av Lloyd, Eberhard och ytterligare fyra av de "moderna" bilarna. Pinsam fartskillnad på Start-/mål-rakan. Byter plats med schweizaren Galeazzi, Lotus 22, några gånger, men får ge mig. Ser Waller framför Galeazzi de sista varven, och hoppas att han fått problem. Visar sig att han bara har slagit av, nöjd med sin placering. Slutar 22:a totalt och 4:a i klassen. Tre par Nomex-sockor gjorde susen. Klarade mig till sista varvet då stortårna började svida. Dricker 1 liter vatten och tar en lååång kall dusch.

Vattentemp aningen under 105 grader. Oljetemp 120-130 grader. Oljetryck 3 kg varm; konstant hela tiden. Misständer över 7000 rpm sista tredjedelen av loppet, och orkar inte över 5800 rpm på fyran. Björn kollar ventilspel. (OK utom 3:ans insug som var för stort), brytareavstånd (en aning litet) och tändinställning (OK, 35 grader). Förlorat ungefär lika mycket vatten som under träningen, alltså OK. Byter också till ett snäpp varmare stift. Kollar om Merkels påkörning gav några skador. Höger bakhjul ser ut att ha fått mera camber, men inget är krokigt eller löst. Eftersom det inte finns någon justering och hjulen ändå lutar åt alla möjliga håll, så finns ingen anledning att bekymra sig. Merkel säger att han fick extra toe-out, men det kan han fixa.



Lars-Göran klar för start på "Ringen"

Bra språkövning då många är intresserade att veta mer om bilen, bl.a. en enögd farbror, tysk eller österrikare, som själv ägt en Cooper F3/500 och tävlat med Cooper FJ (inköpt från Kurt Bardi-Barry) på den tiden det begav sig. Visar sig ha en Lotus 23, originalutrustad med BMW-motor för Toni Fischhaber för backtävlingar. Apro på gamla bergmästare; våra grannar hos Krones undrar om jag känner Sepp Greger, vilket jag gör. Sepp var stor "Bergmeister" i Porsche på 60-talet. Visar sig att de bor i samma by, och han gör fortfarande backarna osäkra trots hög ålder, men numera utför

på cykel och EU-moped (tror jag, man slutar liksom lyssna efter ett tag, och nöjer sig med att grymta).

Tillbaka till Leimback och Gästehaus Krones för fortsatt avkylning i poolen. Middag med Magnus och Björn på Paddock i Nürburg. Bra bord utomhus. Wienerschnitzel och Riesling. En del bekanta dyker upp.

### Söndag 10 augusti

Tävling redan klockan 8.30. Lämnar Krones kl. 7.00. Kommit överens om att vi inte vill ha någon frukost, men kommer inte undan en kopp kaffe.

Motorn tjuvar en aning, men tänder med en dusch startgas. Sedan är det inga problem. Får inte samma kanonstart som i första heatet. Blir omkörd av Jason Wrights Stanguellini (vilket ljud!). Knöfel får något problem i starten, dvs. tredjeplatsen i klassen borde vara klar om jag tar mig i mål före Ingvar Malm. Slås med David Pratley (Lola) i några varv. Håller honom bakom tack vare rykande inbromsningar (Birgitta och Magnus övertygade om att jag sköt motorn), men blir omkörd på start/mål-rakan och bestämmer mig för att köra taktiskt för placering i klassen. Blir omkörd av Merkel (inget hot eftersom han var långt efter i lördagens heat) på start/mål-rakan, men tar honom igen genom den tvära böjen därefter. Han bryter senare på samma varv. I mål som 26:a totalt i heatet och trea i klassen efter Borch-Christensen och Waller. Känner mig knappt svettig, eftersom temperaturen "bara" var 25 grader.

Vattentemp 80 grader, oljetemp 120 grader, ingen misständning, men har svårt att nå 6000 rpm på fyran. Oljetrycket konstant 3 kg med varm motor. Åter frukost på banan, sedan prisutdelning. 21:a plats sammanlagt för båda heaten (av placerade) och trea i klassen efter Borch-Christensen (17:e sammanlagt) och Waller (18:e sammanlagt). Får en fin liten pokal. Ingvar Malm blir fyra i klassen och 23:a sammanlagt.

River tält och lastar. Åter lunch och styr sedan hemåt. Björn och Magnus stannar för att se på eftermiddagens race. Deras plan går vid 7-tiden på kvällen. Lämnar själv Ringen ca 13.30. och bestämmer oss för att köra så långt vi orkar. Ser några andra deltagare på vägen hem: passerar Hoffstedts P 1800 efter Köln, kommer ikapp Wigren/Hågeman/Alvthin med Saaben (Hade tävlingens mest imponerande avgasljud,

trots F1:or och sportvagnsprototyper av alla de slag) efter Kamener Kreuz, men vi släpper dem när vi måste göra nästa tankstopp. Hinner med färjan 21.15 från Puttgarden. Träffar Borch-Christensen på färjan. Han undrar om vi kommer till Spää (danska för Spa).

### Måndag 11 augusti

Hemma i Finspong kl 06.00 på morgonen efter 16,5 timmars non-stopkörning. Möts av en gäspande katt som undrar något i stil med "var f-n har ni varit?"

# TEAM CROCUS – En ”närkingsk” dröm

Det var liksom förutbestämt att vi grabbar skulle hitta på något lite utöver det vanliga — om man ny får säga så. Vi hade hängt nere i Tore Bjurströms garage (Ferrariimportör och chef för det imposanta Scuderia Ferrari Svezia) sen senare delen av femtiotalet. I grunden var det Matti, Vicke och jag. Där fanns också P-O Jondelius som långt senare skulle bli Volvos ”spion”, och den som verkligen kom att hålla koll på vad konkurrerande bilfabrikanter hade för sig. Ett jobb som klippt och skuren för den gode PeO som givetvis bor i Göteborg sedan många år. Vi hade också varit flitiga besökare i Svenne Bergväggs garage i Sörby. Är man bilspointresserad så är man.

## SVENERIC ERIKSSON

Åren gick. Matti och jag kom i kontakt med herrar som Yngve Nyström och Jan ”Fimpen” Jonsson som ingick i Squadra Alfa Romeo Svezia. Vi hängde på och gjorde allehanda ärenden. Jag minns särskilt hur jag gång efter annan påpekade för Yngve ”Nypa” Nyström att Alforna snart skulle bli fränkörda så det bara blåste till... Föremålet som skulle detronisera de italienska bilarna från tronen i 1300 cc-klassen hette Lotus Elite, menade jag.

Nypa & Co bara garvade åt mig och menade att det bara var skitsnack, en engelsk bil... bara en sån sak! När jag sen talade om att den inte hade någon ram, utan var fribärande (man sa inte monocoque ännu), då stönade man bara. Och än värre blev det när jag råkade berätta att den, hela bilen, var tillverkad i armerad glasfiber — då fick jag rött kort (om det nu hade varit uppfunnet). Innan jag nästan tystades förgott, hann jag dräpa till med att motorn kom från en brandspruta, helt i aluminium och mycket lätt.

Då var måttet rågat. Jag ombads vänligt men bestämt att hålla käften!

Men jag fick min revansch.

Herrarna hade varit nere på Nürburgring och kört. Och blivit frånkäta si in i .... av — guess what — två Lotus Elite! Gissa om jag mädde bra?

Nypa var dock affärsman. Han erkände att han underskattat bilen jag snackat vitt och brett om. Han blev dess generalagent, och resten är svensk racinghistoria.

### Team Crocus med kontor i Genève och New York!

I Sörby hade Bergvägg börjat bygga sin första Formel Junior. En mittmotorbil med Renaultprylar som tyvärr blev ganska tung, och vägegenskaperna var, låt oss säga, äventyrliga. Men det där att bygga en egen racerbil lämnade oss grabbar ingen ro. Än värre blev det när Nypa tog hem en Lotus 18 FJ åt Yngve Rosqvist. Vi grabbar höll på att få tuppjuck! Vi läste allt vi kunde komma över. Själv hade jag prenumererat på Autosport sen 1957 och även Sports car & Lotus Owner. Vi kunde sitta i timmar och dregla över bilder på ramar fjädringar och karosser... Du milde! Gänget utökades med Bjurströms grabb, Bjarne, som gått i en parallell på Karolinska Högre Allmänna Läroverket för Gossar (numer lär även tjejer få gå i denna fina skola — det är ju själva fan det där med jämlikhet).

En annan ny medlem i gänget blev Hasse Hjärpe, en garanterat galen folkskollärare vars klass aldrig kom i tid till aulans morgonbön, därför att den väntade på att magister Hjärpe skulle komma in med tidernas bredsladd på skolgården. Sen gick de glatt (näja!) in i skolan för att bibringas kunskap.

I den vevan bestämdes det i familjen Bjurström att sonen Bjarne borde bibringas litet internationell polityr. Genom pappa Tores utomordentliga kontakter ordnades en plats på Svenska Ambassaden, eller var det FN, jag kommer inte ihåg så noga. Vad Bjarne gjorde där har jag aldrig frågat. Jag misstänker att han blev någon slags avancerad post & bankosse.

En annan kamrat som stod på tur att komma in i gänget, tvingades av sin familj att läsa vid nåt jäkla universitet i New York. Det var vid den tidpunkten vi beslöt att så att säga formera oss. Men vad skulle vi kalla oss? Allt skulle ju vara italienskt vid den tiden, men Cooper och Lotus hade revolutionerat racingvärlden, och som den anglofil jag blivit, föreslog jag Team Nanting.

Pannor veckades och en mängd mer eller mindre prilliga förslag såg dagens ljus. Jag tror det var Vicke (Lindblad) som kom upp med det förlösande förslaget — vi skulle kalla oss Team Crocus. Bakgrunden var naturligtvis att Lotus var en blomma, och det var också Crocus... Dessutom kom Crocus upp på våren — och det gjorde vi också!

Redan då kom det på min lott att fixa ”marknadsföring” och såna saker. Ett absolut sjangdobelt brevpapper var ju det första man måste ordna, menade jag, och ringde till Bjarne och bad honom sätta upp en liten skylt i Genève. Jag kunde ju aldrig drömma om att skylten sattes upp på hans förnäma jobb, med påföljd att vi fick en adress för vårt Europakontor som många skulle mörda för. Samma sak hände hos vår vän i New York! Ja Jäklar! Headoffice fanns i Örebro...

### Men vad ska ni göra med stegarna, frågade morsan

Vi var igång. Nu skulle John Cooper, Colin Chapman och Eric Broadley få se på fan! Här skulle det byggas Crocusbilar! Matti och jag designade. Vi knyckte idéer från olika håll. Främst Lotus, men även Lola. Cooper tyckte vi var litet passé (nota bene, att detta var 1962), litet klumpiga och fjädringen var nog inte lika bra som hos Lotus.

Den första ramen blev hopkok av kalldragna stål-rör utan söm, som sedan hårdlödades av tusenkonstnären Matti.

När vi lyckats lura med några goda vänner att på nyåret trotsa Västerhavet till London med Svenska Lloyd, drog vi direkt till Racing Car Show! Detta var absolut paradiset! Men när vi kom till Geminis monter gick solen i moln. Ramen deras, var tammefan ett plagiat av vår! Hur hade det gått till? Det gick åt några pint nere i East India Docks. På den tiden kunde man bo ombord, och platsen heter numera Docklands, och anses vara väldigt fint att bo eller verka där – då var East India Docks road ingen gata man gick ensam på om kvällarna...

Det byggdes ytterligare några ramar som likt den första egentligen bara blev svårförståeliga monument över missförstådda och medellösa racerbilskonstruktörer. Droppen kom när min salig mor undrade vad vi skulle göra med stegarna som staplades i källaren på Fabriksgratan 7 – för hemma hos Vicke fick de inte plats. Där pockade nya projekt på plats.

### Äntligen på banan!

Genom att vi hängt med i depåer både inom och utom riket, blev vi bundis med den tidens stora. På det viset kom det sig att Gunnar "Persbergarn" Carlsson från Fuilipstad körde omkring i sin Lotus 22 FJ med blågula Team Crocusdekalerna! Yngve Rosqvist hade också dekaler på sina Cooperbilar, men bilen som han fuskade med hade vi ingen dekal på. Istället köpte jag bilen för 18.000:- med reservmotor, eftersom jag inte gärna kunde köra med 1.450 cc motorn. Å andra sidan hade jag behövt den extra effekten. En annan gosse som förde de blågula Team Crocusfärgerna framåt några år senare, var en viss örebroare vid namn Morgan Södergren som inhandlat Persbergarens Lola!

Det är kanske inte värt att snacka så mycket om Team Crocus framgångar. Men Persbergaren var ett stort namn. Vi andra var bara framgångsrika om man vände programmen uppochner. Men vi var med!

Så här, en förfärlig massa år senare, frågar man sig vad som eventuellt kunde ha blivit av Team Crocus, och framförallt de tilltänkta racerbilarna? Svar: Vi var dömda på förhand. Vi hade inga pengar, Vår kunskap bestod mest av obotlig optimism och en förunderlig förmåga att bagatellisera eventuella problem.

På plussidan vågar jag nog påstå att det knappast var några större fel på idéerna. Vi hade rejäl koll på vad som skedde i England. Hade snackat med flera av de stora herrarna, och tammefan hade vi inte kredit hos Cosworth redan 1962! Jag nämnde detta för Keith Duckworth vid en publunch för några år sedan, och han skrattade gott. Men det har som bekant flutit mycket vatten under broarna sen dess.

### Vad hände sen?

Team Crocus visnade allteftersom Matti och jag rejsade litet med vad vi kom över. Matti blev sen mästertechniker och trimmare av Guds nåde. Tyvärr gick han i depå för alltid för ett par år sedan; cancern tog honom. Vicke hade råkat ut för en trafikolycka med en av mina

Silverpilar i slutet av femtiotalet, och drabbades av ett elakt benbrott som han aldrig riktigt hämtat sig från. Men han är still going strong och har nyligen avslutat ett renoveringsarbete av min Bond Bug — en trehjulig dödsmaskin som en gång sålts av Ko-Bella på Kungsgatan.

Bjarne rejsade motorcykel under några år för att sen kliva in i läkemedelsbranschen, och sitter idag som marknadsdirektör på ett stort amerikanskt företag i Stockholm. Motorintresset finns kvar i hög grad. Han håller på med byggnationen av en Westfield med 175 hästars hojmotor! Huva!

Vår vän i New York är förmodligen den klokaste av oss. Han hittade en dam vars fader ägde en ohygglig mängd speceributiker över halva USA. Senast jag hörde ifrån honom hade han varit på väg att köpa en Cobra av självaste Carroll Shelby i Las Vegas. Men så fick hans rika fru höra talas om att bilen hade bortåt 500 hästar, och då inställdes affären. Som jag brukar säga: Pengar är inte allt. Men djävligt bra att ha.

Och jag själv då? Tja, vad ska jag skriva? Jag har haft kul för det mesta. Haft förmånen att få vara frisk — trots en *Air Bag* på framsidan numer. Jag blev aldrig miljonär. Och ska jag vara ärlig är jag inte särskilt ledsen för det. Jag har fått vara med i över 50 år och se de stora elefanterna dansa. Ibland får jag till och med betalt för att berätta några skrönor. För visst har det hänt mycket under åren...

*Grabbar! Lycka till med Team Crocus.  
Kör så det ryker!*

Bästa hälsningar  
Sveneric Eriksson

## RHK Styrelsemöte 2003-11-23

Plats: Eurostop Jönköping

Närvarande: Bruno Rösler

Yngve Gustavsson

Anders Ek

Åke Hansson

Ursula Ljungberg

Anders Ericsson

Per Knuthson

Henrik Hansson

Per Hågeman

L-G Widenborg

K-G Ljungberg

Ordförande

Vice ordförande

Kassör

Sekreterare

Ledamot

Ledamot

Ledamot

Suppleant

Adjungerad

Adjungerad

Adjungerad

§ 1 Ordförande hälsade välkommen och öppnade mötet.

§ 2 Föreslagen dagordning fastställdes.

§ 3 Föregående protokoll genomgicks och godkändes.

§ 4 Ekonomi: Klubbens ekonomi har under året varit negativ.

Kassör och ordförande analyserar årets utfall till nästa möte.

§ 5 Hemsidan: Arbetsgrupp har bildats för hemsidan bestående av Anders Ericsson, Bo Lindman och Henrik Hansson. Diskuterades möjligheterna att scanna in gamla artiklar från



- bla IMS. Bilder på regalia läggs ut på hemsidan.
- § 6 Rutflaggan: Nytt nummer på gång går i tryck inom ett par veckor enl. redaktören  
Kostnaden för tidningen hålls nere pga en stor arbetsinsats av redaktören med medhjälpare.
- § 7 Teknik: Information på Hemsidan och Rutflaggan om tekniska frågor är mycket svårt att genomföra då arbetsinsatsen för detta skulle bli alltför omfattande.  
L-G Widenborg informerade om nya App K den slutgiltiga versionen är inte helt klar ännu FIA beslutar om detta i December.
- § 8 Enkät: Resultatet redovisades, konstaterades att en klar majoritet vill ha 5-6 st tävlingshelger helst tillsammans med sportvagnsserien.
- § 9 Tävlingar 2004: 8-9/5 Kinnekulle SSK  
22-23/5 Mantorp Mk Scandia  
4-6/6 Karlskoga RHK  
9-11/7 Knutstorp MGCC  
6-8/8 Falkenberg FMK  
(Preliminär)  
24-26/9 Mantorp RHK  
Som alternativ till Falkenberg finns Gotland Ring kostnader kollas innan beslut.
- § 9 forts. Diskuterades RHK:s medverkan vid 3-4 STCC tävlingar.  
Kravet är att en kordinator och en tekniker är med på varje tävling.  
Bruno för vidare diskussioner med STCC innan styrelsen tar beslut om ev. medverkan.
- § 10 Nya Medlemmar: Dåligt medlemstillskott under 2003. Anders Ek informerade om att ett flertal ansökningar inkommit men att medlemsavgiften sedan ej betalats in av ett flertal. Beslutades att ett utskick med Rutflagga, stadgar samt informationsfolder skall skickas till alla som söker medlemskap.
- § 11 Medlemsmatrikel: Ny matrikel skall produceras med det snaraste ombesörjes av Anders Ek och Per Hågeman.
- § 12 Stadgeändring: Konstaterades att behov ej föreligger.
- § 13 Beslutades att styrelsen nästkommande år skall ha ett möte före planeringsmötet för uppdatering av ärenden som skall tas upp.
- § 14 Övriga frågor: A/Västar ej aktuellt för närvarande med tanke på ekonomin.  
B/ Medlemsavgiften ev.införande av en serie avgift. Frågan hänskjuts till årsmötet.  
C/ Förslag om förbättring av programmets utformning med klassindelning.  
D/ Ev.uppdelning av STD65 i två heat diskuterades.  
E/ Rapport från MHRF:s årsstämma.  
F/ Göteborgs Motorshow.  
Henrik Hansson samordnar RHK:s deltagande.
- § 15 Årsmöte: Beslutades att årsmötet skall hållas 040221 i Göteborg. Kallelse sker i Rutflaggan.
- § 16 Nästa möte 040220 Göteborg separat kallelse skickas ut.
- § 17 Ordförande tackade deltagarna samt förklarade mötet för avslutat.

Vid protokollet Justeras

Åke Hansson Bruno Rösler

## RHK Styrelsemöte 2004-02-21

Plats: Göteborg

Närvarande: Bruno Rösler	Ordförande
Anders Ek	Kassör
Åke Hansson	Sekreterare
Henrik Hansson	Ledamot
Per Knuthson	Ledamot
	del av mötet
L-G Widenborg	Adjungerad

- § 1 Ordförande öppnade mötet och hälsade alla välkomna.
- § 2 Dagordningen fastställdes.
- § 3 Styrelsen diskuterade inkomna motioner till årsmötet.
- § 4 Ekonomi: Kassörens budgetförslag presenteras för årsmötet trots att styrelsen ej är eniga om förslaget. Tilläggas skall att om motionerna antas av mötet så kan budgeten utökas med 50-85000:- för 2004.
- § 5 Övriga frågor: Totalsegrare i RHK cupén 2003 Tomas Gustavsson.  
Presidents Trophy tilldelas Catharina Hansen, Torstens memorial till Kaj Wallin.  
Diskuterades att ev. köra Lurani Trophy EM deltävling i samband med avslutningstävlingen på Mantorp. Diskuterades kostnaderna för detta arrangemang.
- § 6 Nästa möte konstituerande möte efter årsmötet.
- § 7 Ordförande tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet  
Åke Hansson

Justeras  
Bruno Rösler

### Valberedningens förslag till styrelse i Racerhistoriska Klubben för verksamhetsåret 2004

Ordförande, att väljas på 1 år: Bruno Rösler (omval)

Vice ordförande, att väljas på 2 år: Yngve Gustavsson (omval)

Kassör, att väljas på 2 år: Anders Ek (omval)

Ledamot, att väljas på 2 år: Henrik Hansson (nyval)

Revisor, att väljas på 2 år: Hans P zolnir (nyval)

Styrelsesuppleant, att väljas på 1 år: Håkan Lindvret (nyval)

Styrelsesuppleant, att väljas på 1 år: Robert Petersson (nyval)

Revisorssuppleant, att väljas på 1 år: Pekka Nyström (nyval)

Följande har ett år kvar på sitt ämbete:  
Sekreterare Åke Hansson  
Ledamot Ursula Ljunberg  
Ledamot Per Knuthson  
Revisor Åke Axelsson

Valberedningen 2004-02-17

Per Hågeman Arja Koivisto Bo Lindman

g/m Bo Lindman

## RHK Årsmöte 2004-02-21

- § 1 Ordförande hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat. Presidents Trophy tilldelades Catharina Hansen för mycket fina och målmedvetna prestationer under säsongen, samt ett alltid glatt och trevligt uppträdande.  
Torstens memorial tilldelades Kaj Wallin för att med stor iver kämpat med att få till stånd en historisk RS-klass  
Totalsegrare i RHK-Cupen 2004 blev Thomas Gustavsson med 75 poäng.
- § 2 Till mötets ordförande valdes Staffan Lindberg.  
§ 3 Till mötets sekreterare valdes Leif O. Jönsson.  
§ 4 Till justeringsmän valdes L-G Widenborg och Per Broberg.  
§ 5 Beslutades att mötet är rätt utlyst.  
§ 6 Mötet beslutade att godkänna dagordningen.  
§ 7 Styrelsens verksamhetsberättelse godkändes.  
§ 8 Kassareporten föredrogs och godkändes.  
§ 9 Revisionsberättelsen upplästes och godkändes.  
§ 10 Årsräkenskaperna föredrogs och godkändes.  
§ 11 Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.  
§ 12 Budget för 2004 föredrogs och godkändes. Banhyra för 2004 har på Mantorp ökat med ung. 30%, på Gelleråsen något mindre.  
§ 13 Medlemsavgiften för 2004 är oförändrade 500.-SEK.  
§ 14 Motion angående avgift för serie/cup beslutades att bifallas med röstsiffrorna Ja: 20 st Nej: 14 st.  
Motion angående deltagande i RHK-cupen så måste man vara medlem.  
Motionen avslögs av mötet.  
§ 15 Mötet valde ledamöter enligt valberedningens förslag, se bilaga  
§ 16 Mötet valde revisorer och revisorssuppleant enligt valberedningens förslag, se bilaga.  
§ 17 Till valberedning valde mötet Lennart Henjer, Conny Johansson och Bo Lindman.  
Bo Lindman är sammankallande.  
§ 18 Ordföranden tackade deltagarna för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Göteborg 2004-02-21

Vid protokollet

Leif O. Jönsson

Staffan Lindberg

Justerat

L-G Widenborg

Per Broberg

## RHK:s ÅRSMÖTE 2004-02-21 ANTECKNINGAR § 19 ÖVRIGA FRÅGOR

- A/ Informerades om Nordic Cup 2004. Preliminärt kommer denna att köras följande helger.  
Danmark Ring Djursland 21-22/8. Finland Ahvenisto 28-29/8. Sverige Mantorp 24-26/9 det är denna tävling som kommer att vara Nordic Cup tävlingen.
- B/ Startavgifter 2004. Dessa är f.n. klara. Karlskoga 2000:- Falkenberg 2000:-
- C/ STCC tävlingen Falkenberg 15-16/5 inbjudan för STD Ny klar. Startavgift 2000:- tävlingen ingår inte i RHK cupen. Dubbelrace både lördag och söndag. Ev. gäller detta även GT Ny.
- D/ L-G Widenborg informerade om nya App. K. Bilstyrelsen har gett dispens för att nationellt köra vidare med föregående års regelverk under 2004. Ang tankar och brandsläckare finns inget slutgiltigt besked att ge idag.
- E/ Bruno Rösler informerade om Classic Motor Velodromloppet och det samarbete RHK har inlett med med tidningen Classic Motor och Mowazet.
- F/ Hemsidan får en ny webmaster Henrik Hansson.
- G/ Nytt projekt att återskapa Dalsland Ring mer info finns på [www.dalslandring.nu](http://www.dalslandring.nu)
- H/ Ny klasspappa för Sports 2000 är Håkan Anderberg.
- I/ Speaker på Velodromloppet blir Jan Tromark.

Vid pennan

Åke Hansson

