

# RUTFLAGGAN NR 1 2006



RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

## PERSBERGAREN PÅ ROSKILDE



*Persbergaren i farten vid Grand International på Roskilde Ring 1959 med sin Ferrari 750 Monza. Vagnen fanns länge kvar i Sverige, men försvann på underliga vägar ur landet, och finns nu saluförd i England för en väldig massa pengar. Förra året var det ju 50 år sedan Roskilde Ring öppnades, och detta blev väl inte så uppmärksammat som det borde. Vi har tänkt att göra ett uppslag om Roskilde Ring i en kommande Rutflagga. Kanske just Du har någon bild i någon låda? I så fall, hör av Dig. Det var ju ganska gott om svenskar på Roskilde Ring, både som förare och som åskådare. Detta gäller naturligtvis även danskar. Foto: Magnus Neergaard.*



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

## Rutflaggan

Som vanligt behöver vi material till Rutflaggan.  
Har Du skaffat ny (gammal) bil? Något skvaller?  
Eller någon berättelse av något slag.  
Senast 25 april vill vi i alla fall ha det. *Red.*

Kassören önskar meddela att de som gör **betalning över nätet börjar med att ange sitt eget namn**, så slipper han ha en massa inbetalningar utan avsändare.

## INFORMATION

### STYRELSE

Ordförande Bruno Rösler  
V. ordförande Hans P. Zolnir  
Kassör Anders Ek  
Sekreterare Björn Otterberg  
Ledamöter Hans-Erik Johansson  
Pähr Svensson  
Lars Hagman  
Suppleanter Håkan Lindevret  
Sture Danielsson

**Tel.**  
019-29 24 18  
0142-250 49  
**OBS nytt:**  
0370-719 40  
0470-75 30 13  
0300-176 76  
019-56 07 01  
08-89 38 94  
016-51 53 39

**Mob./fax**  
070-622 56 18  
070-570 70 41  
070-274 40 62  
070-630 63 33  
070-577 10 02  
070-604 64 64  
070-527 69 34  
070-793 79 87

**E-post**  
[bruno-rosler@swipnet.se](mailto:bruno-rosler@swipnet.se)  
[anders.ek5@comhem.se](mailto:anders.ek5@comhem.se)  
[bjorn.otterberg@telia.com](mailto:bjorn.otterberg@telia.com)  
[hagstad@swipnet.se](mailto:hagstad@swipnet.se)  
[isab@telia.se](mailto:isab@telia.se)  
[lasse.hagman@msn.com](mailto:lasse.hagman@msn.com)  
[hakan.lindevret@se.fujitsu.com](mailto:hakan.lindevret@se.fujitsu.com)

### KLASSREPRESENTANTER

A-D	Roland Haraldsson	033-41 62 41	070-319 12 02	<a href="mailto:roland@automobilia.net">roland@automobilia.net</a>
GT-GTS	Henry Andersson Hans-Erik Johansson	0515-411 51 0470-75 30 13	fax 0515-411 75	
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	Lars-Göran Sjöberg	0122-60330	070-631 74 24	
Formel V	Bo Pettersson Anderz Johansson	018-30 11 11 0371- 152 23	073-336 74 35.	
Formel Ford	Sven-Åke Svensson Michael Juhlin Johan Krondahl	0418-43 11 98 08-28 43 14 0451-614 03	070-696 03 00 070-627 14 03	Gar. 08-29 40 54
Standardvagnar	Yngve Gustavsson Lennart Nilsson	08-590 845 04 0554-409 32	070-625 61 26 070-520 42 61	<a href="mailto:yngve.gustavsson@cramo.se">yngve.gustavsson@cramo.se</a> <a href="mailto:lennart.nilsson@osterbergs.nu">lennart.nilsson@osterbergs.nu</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>
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	Pelle Svensson,	0300-176 76	070-6046464	
GT-Nationell	Stefan Svensson Jan Hellberg	0470-693 39 013-14 92 29		
Standard-Ny	Sture Danielsson	016-51 53 39		

### BESIKTNINGSMÄN

Per Knuthson tel. 0500-45 20 45  
L-G Widenborg tel. 042-20 74 33  
Magnus Nilsson tel. 0520-726 14  
Åke Hansson tel. 08-715 84 96

### REVISORER

Åke Axelsson tel. 08-551 741 41  
Åke Hansson (suppl.) tel. 08-715 84 96

### 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  
Horst Brüning tel. 0435-230 97  
Bruno Rösler tel. 019-29 24 18  
Per Knuthson tel. 0500-45 20 45

### VALBEREDNING

Lennart Henjer tel. 0454-164 88  
Conny Johansson tel. 0155-507 91  
[connywj@bredband.net](mailto:connywj@bredband.net)  
Bo Lindman tel. 08-698 95 90  
[bo.l.lindman@telia.com](mailto:bo.l.lindman@telia.com)

### REGALIA

Ferdnand Gustafson tel. 0520-65 53 77,  
mob. 070-750 89 89

### REDAKTIONEN

Per Hågeman tel. 040-91 18 13

### WEB-MASTER

Henrik Hansson 0705-63 29 00 [hh-tech@home.se](mailto:hh-tech@home.se)

### PRESSEKRETERARE

Bo Lindman 070-595 83 99, [bo.l.lindman@telia.com](mailto:bo.l.lindman@telia.com)

### ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP + MEDLEMSREGISTER

Anders Ek, tel. 070-274 40 62  
E-post: [anders.ek5@comhem.se](mailto:anders.ek5@comhem.se)

### PRODUKTION

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

### BIDRAG TILL RUTFLAGGAN SÄNDES TILL:

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.

## HÅLL UT! Medlemsavgiften 2007 sänkt till 500:-

Årsmötet beslöt att sänka medlemsavgiften för nästa år till 500:-, detta till stor del med tanke på våra passiva medlemmar. Medlemsavgiften för i år, 2006, är 600:-.

## Tillvägagångssätt för HTP-besiktning av tävlingsbil

1. Börja med att läsa FIA App. K , speciellt dom avsnitt som handlar om din bilkategori. Känner du dig osäker om tolkningen av reglerna så kontakta någon av reg. besiktningsmännen för historiska bilar. Tel.nr. hittar du under rubriken kontakter på SBF:s hemsida.
2. Kontakta SBF:s kansli och beställ en homologeringshandling på din bil, om den är homologerad hos FIA.
3. Ta fotografier på bilen. OBS alla foton skall vara i 2 ex. på fotopapper. Format 9x13 cm. Tänk på att ha en ren bakgrund vid fotografering.
  - A. Front och ena sidan
  - B. Bakparti och andra sidan.
  - C. Bakvagn och bromsar med hjulet avmonterat.
  - D. Framvagn och bromsar med hjulet avmonterat.
  - E. Motor och motorutrymme från insugssidan.
  - F. Chassinummerplåt/chassinummer.
4. Beställ tid för besiktning genom att kontakta någon av reg. besiktningsmännen för historiska bilar. Besiktningsmannen beställer nu ett HTP nummer till din bil som han har med sig vid besiktningen och klistrar fast på bilen. Samma nummer registreras hos FIA och SBF.
5. När besiktningen genomförs upprättar besiktningsmannen en draft som skickas till SBF:s kansli Denna blir underlag för överföring till en original handling som även sänds till FIA för registrering. I samband med detta upprättar även besiktningsmannen ett fakturaunderlag som bifogas draften.
6. När det administrativa arbetet är slutfört och en originalhandling upprättats, skickas en faktura till bilägaren. När fakturan är betald, skickas HTP-handlingen i original till bilägaren. Denna handling skall sedan tillsammans med ev. homologeringshandling följa bilen och uppvisas vid tävlingar.
7. Längst bak i HTP-handlingen finns en gul sida för ev. anmärkningar. Denna sida skall alltid finnas med handlingen vid nationell tävling.

## Tävlingar

### Nordic Cup

- |         |  |
|---------|--|
| 16-17/6 | Karlskoga Motorstadion. Classic Motor Velodromloppet.<br>Arr RHK, Classic Motor, Mowazet. <a href="http://www.rhkswe.org">www.rhkswe.org</a> |
| 19-20/8 | Sturup Raceway. Arr. Historisk motorsport, Danmark<br><a href="http://www.hms.dk">www.hms.dk</a>   |
| 26-27/8 | Ahvenisto, Hämeenlinna, Historic Grand Race. Arr. Historic Race, Finland<br><a href="http://www.historicrace.fi">www.historicrace.fi</a>     |
| 2-3/9   | Våler. Arr. Historic Racing Norge<br><a href="http://www.historic-racing.no">www.historic-racing.no</a>                                      |

## Englandsresa med Fritz, del 2

I förra numret av Rutflaggan avverkades i snabb takt överresan till England, besök hos MGM Spares i Doncaster, QED nära Leicester, Rae Davis Racing, N. London, Sid hos Longman & Co i Christchurch på sydkusten, Maniflow i Salisbury, Jack Knight Development i Woking och har precis övernattat i Dorking när vi inleder Dag 4.

### ZEB WRETHAGEN

Upp tidigt för dusch och frukost som denna morgon var mycket påver. Blaskigt te, rostat bröd och smaklös apelsinjuice. You can't win them all. Konstigt nog regnade det inte och vi satte av mot M 25 för vidare färd mot Ilford där Burton Power ligger. Dom är egentligen Fordmänniskor men har även en hel del vanliga racetillbehör. Fritz fick äntligen byta kopplingen till sin Escort TC som krånglade så febrilt på Velodromloppet i somras. Något avgassystem från Maniflow hade Burtonfolket inte sett till, och jag började miss-trösta. För att lugna mig köpte jag bälte, varvräknare, olje- och temperaturmätare, bränslepump, bränslefilter, huvudbrytare och en del småprylar till Morrisbygget. Just som vi skulle till att ge oss iväg, kom det en kille med ett jättepaket ur vilket det stack upp en avgaspipa! Mitt avgassystem, komplett med grenrör, megafon, ljuddämpare och slutrör. Allt lackerat i snygg grön hammarlack. Hur fasen Maniflowfolket lyckats fixa till detta sedan gårdagen är mig en gåta.

In med grejorna i bilen, som nu började bli ganska fullastad, och iväg. Då vi konsulterat kartboken kom vi på att vi var rätt nära Potters Bar där Mini Spares ligger. Eftersom vi hade gott om tid kunde vi givetvis

inte motstå ett besök, trots att vi egentligen inte hade något ärende till denna firma. Dessutom ligger Mini Spares mitt emot en sån där typisk engelsk diner, inredd i en f.d. vägarbetarfutt, där de serverar utmärkt mat, och vi var hungriga. Väl inne på Mini Spares var jag tvungen att inhandla en koppling, en racinglamell och två främre remskivor. Typiska bra att hagra. Fritz köpte också några prylar för den goda sakens skull. En utmärkt lunch intogs i den nämnda futten och sedan bar det iväg mot Harwich och färjan. Vi anlände två timmar innan ombordkörning, så vi tog oss ner i samhället som faktiskt har en ganska idyllisk stadskärna. Våra torra strupar gjorde att vi tog in på första bästa pub för ett par bärs. Atmosfären var dock litet för ny, så vi förflyttade oss närmare hamnen och fann ett utskänkingsställe som verkade ha legat där sedan 1700-talet. Gubbarna runt bardisken föreföll minst lika gamla. De var dock trevliga och pratsamma. Två pints senare lämnade vi sällskapet för att köra ombord på danmarksfärjan, som är mindre och tristere än den mellan Göteborg och Newcastle.

Ett par snabba i baren och sedan en typisk låg-budgetmiddag. Kvällen avslutades med en Irish Cof-



Mycket avgasrör blir det.

fee medan vi studerade en dansk kraftigt bedagad valkyria som var ohyggligt berusad och raggade på samtliga av mankön som oförhappandes kom i focus. Fritz och jag aktade oss noga.

Jag sover alltid gott på färjor.

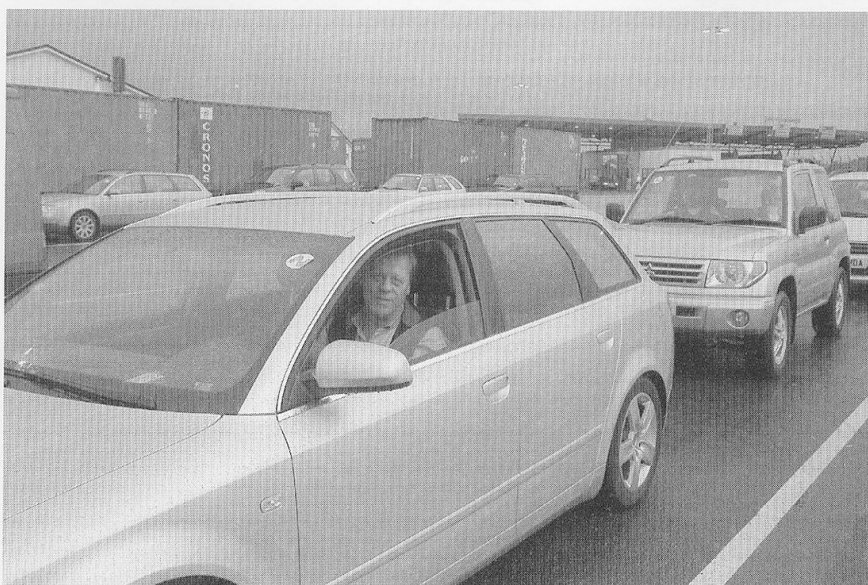
*Dag 5.* Båten lade till precis på tidtabell och vi gasade iland i ösregn. Sexan och fullt mot Helsingör. Fritz fick inte heller denna gång göra sitt livs premiärtur över Öresundsbron.

I Helsingör vidtog det obligatoriska inhandlandet av alkoholhaltiga drycker och nu var den stackars bilen ordentligt nedlastad. Färjan till Helsingborg och farthållaren på 138 mot huvudstaden. Fem och en halv timme och ett depåstopp senare lämnade jag av min reskamrat i Stureby och styrde kosan hemåt. Eftersom

jag låg cirka en timme före utlovad hemkomsttid kunde jag inte hålla mig, utan for till garaget och lastade av allt godis. Vilken skön syn med alla prylarna där på golvet ordentligt uppradade. Kunde inte låta bli att ta en bild.

Fick verkligen slita mig från verkstaden för att åka hem där hustrun väntade med en nattmacka. Vad gör ni egentligen på dom där resorna du och den där Fritz, frågade hon. Ja vi kör runt och köper grejor och så, svarade jag. Fasen vad trist det låter, har ni inget kul alls? Ingen idé att försöka förklara tänkte jag. Hon kommer inte att förstå i alla fall. "Näe, inte särskilt kul", svarade jag med ett inåtvänt leende.

Ser redan fram emot att åka över och hämta motorn plus de grejor som Rae Davis skall skaffa fram. Kanske det kan bli redan i februari, vem vet?



*Fritz pustar ut i färjekön.*

*Foto: Zeb Wrethagen*

**AWR**

**FilterMAG**

**Förläng livslängden på din motor med FilterMag**

- Avskiljer magnetiska partiklar ner till 2 mikrometer
- Minimalt eller inget slitage på främre och bakre vevaxeltätning – mindre läckage
- Passar alla oljefilter av spin-on typ.

Filterdiameter: 6,3-14 cm

Pris: 375 - 1116 kr. ink moms

**Anders Weglin Racing** Gäddvik 710. 82292 ALFTA  
0271-15393 070-5784793 [www.awr.nu](http://www.awr.nu)



# ANNUS HORRIBILIS,

var det visst hon sa, drottning Elisabeth, på sitt bästa latin, när hon för ett antal år sedan skulle sammanfatta året då bl a Charles och Diana bestämde sig för att separera. *Annus horribilis*, ett hemskt år... *Annus horribilis* duger gott som sammanfattning på mitt senaste år med Swebe/Cooper i Formula Junior. Låt mig berätta:

## LARS-GÖRAN SJÖBERG

Copenhagen Grand Prix i månadsskiftet juli/augusti 2004 var OK. Inga incidenter trots betongsvinen som omger hela banan, Swebe/Cooper har ju en tendens att hänga ut baken ganska långt i kurvorna. Visst var det nära, optimalt får man väl nästan säga efter träningen då ytterhjulen hade färgspår från muren. OK, andra racet var väl inte helt optimalt då baken hängde så långt ut i sista kurvan att det blev kontakt mellan avgasrör och mur, men återigen utan skador. Den kungliga middagen på lördagkvällen med Joachim och Alexandra var inte heller fel. Min hustru, med ett förflutet långt ute bland alla bokstavspartierna på vänsterkanten, tyckte att var OK med lite kungligt umgänge då och då. Om inte annat har det en viss dräpande effekt vid fikabordet på jobbet. "Ja, i lördags var vi på middag med Danmarks prins Joachim och prinsessan Alexandra."

### Därefter började *Annus horribilis* på riktigt.

Tre mekaniker fanns på plats för Nürburgrings Oldtimer GP – Björn Jansson, Magnus Forsman och Ulf Mossberg – och de skulle minsann få jobba. Två-tre varv på träningen och sedan fanns det helt plötsligt inte någon kontakt mellan motor och bakhjul. Drivaxlar och -knutar var OK, så motorn åkte ur för att komma åt koppling och resten av kraftöverföringen. Koppling och mellanaxel såg OK ut och snurrade man på ingående axeln så snurrade bakhjulen, så efter mycket teoretiserande över längder på mellanaxlar och splines och diverse modifieringar så plockades allt ihop igen. När motorn var på plats och vi provade att lägga i en växel, så fanns det inte någon kontakt mellan motor och bakhjul... Det positiva var väl att man kom hem tidigare än planerat...

Väl hemma så visade det sig att ingående axeln i växellådan var av, men när man snurrade axeln med handkraft så följde allt med, men vid minsta belastning så upphörde kontakten. Ny axel fixades. Här gällde det nämligen att inte missa nästa tävling som var Goodwood Revival. Får man ett brev på väskanten som säger: "Dear Mr Sjöberg, we would love to see you and your lovely Swebe/Cooper..." undertecknat Lord March, ja då känner man ett visst tvång att offra sig och ställa upp.

Dags för träning på Goodwood efter ståndsmissig uppladdning dagen innan med cricket och Pimms. Vad hjälper ståndsmissig uppladdning när det inte går att få i trean vid nedväxlingarna? Inget uppenbart fel syntes, men visst hade väl slavcylindern till kopplingen flyttat sig ett snäpp? När det blev tävlingsdags så går det naturligtvis fortfarande inte att växla ner trots att slavcylindern nu satt i ett läge som borde ge längre

slag. Inte blev det bättre av att andra varvet inleddes med att motorn började misstända så att hjärnskakning kändes som ett faktum snarare än uppenbar risk. Det vara bara att bryta. Det positiva var väl att jag lyckades hinna med att snurra tillräckligt spektakulärt för att komma med på den officiella DVDn från tävlingen. "A spin for the Swedish competitor Lars-Göoran Sjöoberg..." Socialt får man väl säga att Goodwood var OK. Hustrun verkade ha glömt ungdomsårens sympatier vänsterut och minglade gärna med Lord March & Co. Om inte annat har det en viss dräpande effekt vid fikabordet på jobbet: "Ja, i fredags var vi på champagne-mottagning hos the Earl of March på Goodwood House..." Man behöver ju inte tala om att det var ytterligare ca 600 gäster.

Misständningen berodde på att fördelarhuset gått sönder. Ny fördelare fixades till nästa tävling och än en gång flyttades slavcylindern tillbaka till rätt läge vilket säkert skulle fixa nedväxlingsproblemen ("Optimism springs forever", men hur fel skulle jag inte ha). Dags för EM-deltävling på Mantorp i september 2004. Naturligtvis gick det inte att växla ner, men dessutom gick motorn bara rent genom ge första kurvorna. Väl ute på flygrakan så mer eller mindre stannade den. Efter depåbesök med mycket teorier men inget mekande så gick den bra igen ända till man kom ut på lång rakan... Detta upprepade sig hela helgen, så taktiken fick bli att göra en superstart från sista ledet och njuta så länge det varade. Det varade fram till chikanen på första varvet. Därefter gick det inte att växla ner (i alla fall inte före kurvan) och ute på rakan lade motorn av. Symptomen tydde ju på bränslebrist, men pumpen fungerade och det fanns inte någon smuts i filtren. Noggrannare undersökning hemma i garaget visade att ledningen från tank till bensinpump var helt igensatt med upplöst tankskum. Vad är det som gör att alla små tankskumsceller, efter att ha levt lyckliga i ett otal år, helt plötsligt bestämmer sig för kollektivt självmord genom att spola ut sig i avloppet? Familjens hopp stod till sonen i Formula Vee-heatet. Han hade i och för sig haft fördelarproblem på träningen, men lånat en fördelare. Resultat? Fick bryta med fördelarproblem igen.

Ambitionerna för 2005 var att börja säsongen med EM-tävlingen på Hockenheim. Ambitioner är en sak, verklighet en annan, så första tävlingen fick istället bli RHKs säsongsdebut på Kinnekulle. Urkopplingsproblemen var förhoppningsvis fixade med ett nytt stödlager i svänghjulet och tanken var rensad från gammalt tankskum. Första träningspasset gick bra även om det blev kort eftersom de sista resterna av gammalt tankskum återigen satte stopp för soppatill-

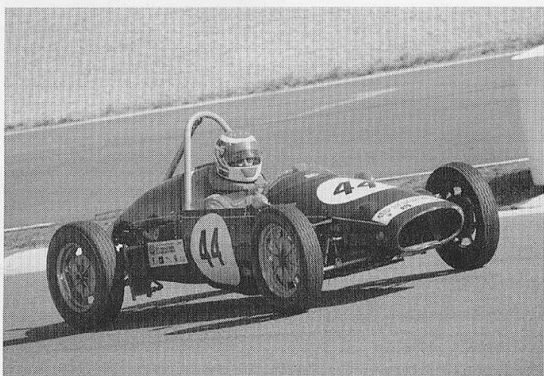
förseln. Andra passet bjöd på regn. Två varv, sedan ramlade oljetrycket till noll, och jag menar verkligen noll. Familjens hopp stod till sonen som hade tredje träningsridning i Formula Vee-heatet. Resultat? Fick bryta med fördelarproblem igen.

När motorn plockats ned visade sig att drevet på oljepumpen och dess motsvarighet på kamaxeln vara kaputt. Ny oljepump och ny kamaxel fick införskaffas, men inte i tid för nästa tävling, Velodromloppet i Karlskoga. Det fick bli att sätta i den lågvarviga lågkompressionsmotorn som tjänar som reserv. Den var ju i alla fall nyrenoverad...

Inte heller nu var tiden på min sida, så motorn var inte på plats förrän på fredagkvällen med direkt avfärd till Karlskoga utan provstart. Reservmotorn startades första gången på lördag morgon. Resultat? 20 psi oljetryck istället för förväntade 40 psi. Nåja, motorn var ju nyrenoverad så det var säkert givarfel. Det fanns inget annat att göra än att skippa träningen och åka hem för att hämta annan givare och instrument. Efter återkomst till Karlskoga monterades ny givare och ny oljetrycksmätare. Resultat? 20 psi mot normala 40. Bara att kasta in handduken. Familjens hopp stod till sonen i Formula Vee-heatet. Resultat? Fick bryta med fördelarproblem igen. Ny fördelare lånades till söndagens race. Resultat för hans del i söndagens race? Fick bryta med smält kolv. Kul med omväxling.

Väl hemkommen så började analysen: hur kan en nyrenoverad motor ha lågt oljetryck? Det visade sig att diametern på tapparna var sådan att lagerspelet var ca dubbelt så stort som max tolerans. Fortfarande finns inte någon förklaring till detta. Genomgång av alla kvitton ger inte någon fingervisning om att jag fått veven omslipad och jag har bevisligen använt veven tidigare. Även reservmotorn har ny oljepump. Kanske hade den gamla oljepumpen större flöde?

Genom återbud till Knutstorp och inställt i Köpenhamn så blev nästa tävling Oldtimer GP på Nürburgring i mitten på augusti. Ett år sedan eländet hade började.



*Oldtimer GP 2005 – Fullföljt för första gången på över ett år!*

Mekaniker den här gången var återigen Björn Jansson och Magnus Forsman och visst skulle de få jobba. Första incidenten: tappad front på andra träningsvarvet. Någon (dvs jag själv) hade inte hakat fast

huvuven ordentligt i framkant, så på raksträckan på baksidan av banan lyfte den, klappade mig på hjälmen och försvann akterut. Snabb kalkyl sade att om jag gick i depån och passerade mållinjen så hade jag kört två varv och skulle därmed vara kvalificerad för start.

Stor förvåning när träningsridningarna publicerades. Jag hade inte fått tid på något varv. Jag var därmed 2:a reserv. Tävlingsledningen skyllde på Michael Schumacher, vilket i och för sig var smickrande men svårt att förstå. Förklaringen visade sig vara att man beslutat att inte räkna tiderna på varv då man passerade mållinjen i bandepån. Var kom Schumacher in då? Jo, han vann ju Englands GP för några år sedan efter att tagit ett stop-and-go-straff på sista varvet och alltså passerat mållinjen i depån innan han kom fram till stopplatsen, och nu straffades jag för detta.

Alltnog, hoppet är det sista som överger människan så nya backspeglar och huvlås monterades. Jag såg inte mycket av mekanikerna under den delen av arbetet. De tyckte förmodligen att det var välförtjänt att jag fick jobba själv. Det känders skönt på lördag morgon, inför första racet, när högtalarna ropade "Nummer 45, Lars-Göran Sjöberg, bitte bereit sein für das Rennen". Två ordinarie hade givit upp efter träningen, så jag var med! Racet då? Jag drabbades av tilltagande misstämning. I början gick motorn rent upp till ca 8000 rpm, men gränsen sjönk allteftersom och på de sista varven spottade och misstämde den redan från 6000 rpm. Alltnog, mållinjen passerades och eftersom det var första gången på ett år så fick det firas med en flaska bubbel hijackad av fru Jansson från något VIP-tält. Diagnosen var elektriskt fel, inte bränsletillförsel. Allt elektriskt gick igenom, tändinställning och brytaravstånd kollades, tändspole, batteri och suspekta kablar byttes, allt resistansmättes. Till slut förklarade Björn att nu, nu var det dags, på söndagen skulle bilen gå som ett skott.

**Söndag. 2:a racet. Regn.** Återigen sista startposition (nr 44, så det var lång väg fram till täten). Vad händer? Misstämningen var minst lika kraftig som dagen innan och dessutom återkom plötsligt det gamla nedväxlingsproblemet. Efter ca halva racet, då jag kommit upp till plats 22, var det helt omöjligt att få i trean, så det fanns inget annat val än att bryta. Motorn drar helt enkelt inte från så låga varv som det blir fråga om ut ur de långsammare kurvorna. Finns det ingen som kan sponsra mig på en tätstegad drevsats, eller åtminstone en lägre slutväxel?

Väl hemkommen så måste allt fixas till EM-deltävlingen på Anderstorp två veckor senare. Nytt stöd-lager i svänghjulet tillverkades igen, vilket borde fixa urkopplingsproblemen och allt elektriskt byttes. Bosch-tändspolen byttes t ex mot en Lucas. Redan på Nürburgring hade Jörgen Carlsson påpekat att "det fattar väl alla att det blir avstöttningsproblem med en tysk spole på en engelsk motor".

Det fanns inte någon tid för provkörning innan tidsträningen på Anderstorp, så visst kändes det spännande. Motorn visade sig dra utan minsta misstämning och det gick dessutom att växla ner! Resultatet

blev 3:e tid totalt och snabbast i klassen. Om man tittar på antalet startande så var väl inte resultatet speciellt imponerande, men jag slog ändå 2004 års EM-mästare (och, skulle det visa sig, även 2005 års) Kevin Musson i en Lotus 18. Det känns extra fint eftersom vi arbetar för samma arbetsgivare, men i olika länder.

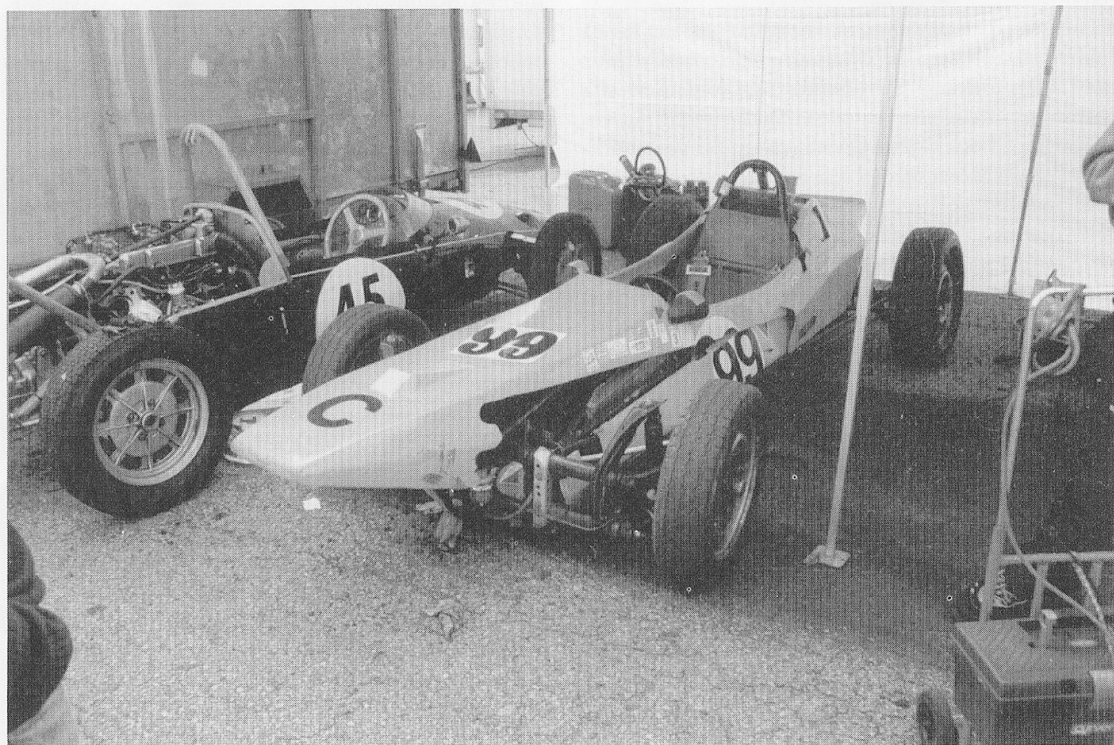
Jag var väl inte speciellt optimistisk inför 1:a heatet, eftersom mitt bästa träningsvarv säkerligen hade gått på Guds (eller någon annan potentats) försyn, men skam den som ger sig i förväg. Tyvärr gick det som vanligt, dvs åt h-e. När jag varvade upp motorn efter 5-sekunders-skylden smäll det till där bak och jag såg saker flyga omkring i båda backspeglarna. Tryckplattan gick i bitar och sköt sönder svänghjulskåpan, oljekylaren och delar av karossen och ramen! Kalabalik med uppskjuten start tills man rullat undan min bil.

Som vanligt stod familjens förhoppning till sonen Linus. Träningen hade gett ett eländigt resultat, men efter att vi rensat ut en näve Leca-kulor ur förgasaren så fanns det ändå hopp. Men vad gör grabben? Bromsar sent i slutet av flygrakan och tar stöd emot Curre Johansson som i sin tur puttar till Alf Andersson. Alla tre fick bryta, Linus med krokig framvagn och ram-brott. Pensionärgubbarna som fått agerat stoppklossar var inte förtjusta, minst sagt.

Nu väntar nästa säsong. *Annus Glorius?*



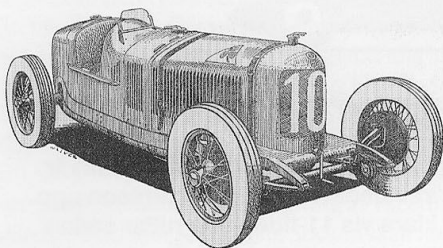
*Anderstorp 2005 – Kopplingsrester på startplattan.  
Foto: Sjöberg*



*Anderstorp 2005 – Slut på säsongen för Sjöberg & Sjöberg. Foto: Sjöberg*

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





## ADsidan.....

**ROLAND HARALDSSON**

**Man skall aldrig lova mer än man kan hålla, det borde man ha lärt sig vid det här laget. Att Rutflaggan skulle innehålla en AD-sida i varje nummer var löftet, men det sprack. När man sedan får gjort en sida så fick den inte plats. Därför saknades sidan förra numret. Nytt försök nu.**

En summering av säsongen 2005 är på sin plats. Ytterligare ett år med allt för få deltagare trots att vi försökt jobba med att få ut fler bilar på banorna. Det finns dock både en strategi och några eldsjälar som jobbar med att på olika sätt entusiasmera till att fler använder sina bilar.

Velodromloppet lockade fem deltagare där Ingegar Wittström med sin M.G. klarade hem segrar i båda heaten. Nu är det dock så att vi egentligen ser alla deltagare som vinnare; förlorare är de som inte kom till start (undertecknad inräknad). Vagnmaterialet är mycket skiftande vilket gör att konkurrensen ofta inte är så hård. Dessutom innehåller gruppen flera olika åldersklasser, A till D, vilket ytterligare gör det hela än svårare. Exempelvis har en bil från mitten av tjugotalet med en 1100 cc sidventilmotor svårt att mäta sig med en 10 år yngre bil med en kompressor-matad motor med 1500 cc. Det viktigaste är att ha kul, och det har man definitivt om man deltar. Det var glädjande att en gammal bekant från Norge, Jan Unneberg, dök upp på Gelleråsen i sin snabba M.G. Hoppas vi får se Jan även under 2006.

Knutstorp brukar vara en av tävlingarna som prioriteras, och äntligen skulle undertecknad göra come back efter en längre tids frånvaro. A-D kunde räkna in fem deltagare, vilket är litet i underkant för att vi skall vara nöjda. Maskinproblem och semestrar gjorde att några tvingades avstå från en av sommarens höjdpunkter. Någon höjddare blev det inte för undertecknad som inte hann köra av sig ringrosten innan ett alltför skavande ljud från kardan gjorde fortsatt deltagande

omöjligt. Det blev till att avnjuta söndagens tävlingar iförd en skuggande halmhatt istället för att svettas i hjälm. Vår danske vän Jörgen Witting i en M.G. TC tog hem segern. Kämpade väl gjorde Magnus Neergaard, Glenn Billqvist och Bengt Dahlgren.

Glenn tyckte att hans M.G. driftade litet väl lätt under lördagens tävling. Hastigheten och sladdandet stämde inte riktigt överens. Det visade sig att en smygande punktering var orsaken. Vad gör man? Jo, man pumpar upp däck, hoppar in i bilen och kör hem för att fixa det hela och återkommer på söndag med lagad punka. Trailer och transportbil är inget för Glenn när avståndet ligger på en timmes körning. Dessutom såg han till att med goda vänners hjälp ta med ytterligare två av sina bilar för uppställning i depån under söndagen. Detta kallar jag att vara entusiast.

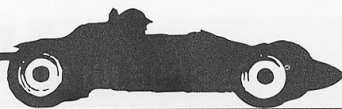
Förutom dessa båda tävlingar har klasserna A-D varit representerade vid andra tävlingar som exempelvis baktävling i Munkebjerg, Danmark.

Efter en klassträff i höstas och en i vintras smider vi nya planer för att öka intresset för användandet av bilar från den så kallade förkrigstiden, och då menar vi inte Irakkriget utan andra världskriget, dvs. bilar före 1947. Vi kommer att vara delaktiga i ett sprint som kommer att köras i Jakriborg (ligger mellan Malmö och Lund), den 25 maj. Ett utmärkt tillfälle att prova på att gasa litet extra för alla med lämplig bil. Du som har en "förkrigare", hör av dig så får du veta mer.

Vi ger oss inte, vänta bara till 2006, då skall vi... Javisst ja, det var det här med löften. Vi ses under 2006.



*A-D-vagnar i Knutstorpsdepån under Svenskt Sportvagnsmeeting 2005. Foto: Magnus Neergaard.*



## Nürburgring 17-18 september 2005

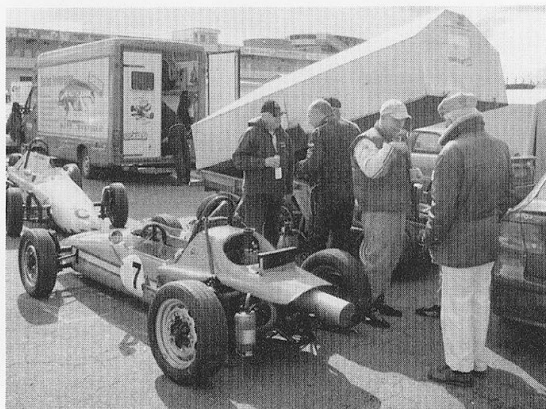
Torsdag morgon kl 05.45 kommer Gösta Rustas till Sandviken, allt är lastat och klart, så det är bara att åka vidare till Affe i Kungsör. Väl framme möter vår "reseledare" Bosse Pettersson upp. Vi lastar racerbilarna i Affes buss, fikar med Solveig och är klara vis 11-tiden och rullar sedan iväg i riktning mot Malmö och färjan till Tyskland.

### SVENNA HEDMAN

Mil efter mil avverkas snabbt med Affes lugna och vana körning och det står inte på förrän vi är i Ödeshög, där det blir litet mat. Vi fortsätter sedan mot Malmö och anländer till hamnen vid 19-tiden. Efter en timme sluter även Roffe Johansson från Stockholm upp, tyvärr utan sin Monica. Med sig har han Stefan Olsson med dotter, Micke från Malmö, och en till utseendet bekant person som jag inte kunde placera.

Väl ombord på färjan blev det mat och några öl. Efter maten blev det "motorsnack", och det visade sig att den till utseendet bekante personen var inte mindre än Kennerth Persson, mångfaldig mästare i både Sverige och Tyskland på 70- och 80-talet. Alla är nu trötta och går och lägger sig.

**Fredag morgon**, tidig uppstigning, frukost i matsalen och sedan ta sig till bussarna vilket inte var det lät-



Svenska Formel Vee-bilar i Nürburgringdepån.  
Foto: Lars-Gunnar Johansson

taste. Vägen ner gick genom ett skitigt maskinrum. Väl i hamn i Travemünde stannar vi vid "godisbutiken" för att köpa litet smågodis åt oss gubbar. Från hamnen går sedan färden vidare mot Hamburg-Bremen, och som tur är, har vi vår reseledare Bosse Pettersson med oss. Han har varit på Ringen två veckor tidigare, så han hittar överallt och visste även var de bästa matstälarna fanns. Det var där långtradarna stod snett inkörda utanför vägkrogarna. Fortsätter sen mot Köln och trafiken flyter på hela vägen utan ett enda stopp. Närmar oss nu Nürburgring i Eifelbergen och kommer in på krokiga smala vägar som är enormt branta.

Framme vid banan får vi kvittera ut alla handlingar och sedan rulla in i depån. Massor av bilar är på plats, men vi får hjälp av Helena och Kees att ordna platser åt våra stora bussar. Lossar racerbilarna, sätter upp förtältet och tar några pilsner. Axel, Seved, Billebergarna och L G är redan på plats, och även Jukka Puurunen anländer från Finland efter 36 timmars båtresa från Helsingfors.

**Lördag morgon**. Franz besiktigar alla formelbilar på plats. Inga problem med vare sig hjälmar, kläder eller bilar. Klockan 11.00 är det tidsträning. Varken Affe eller jag har någonsin tävlat här förut, men efter 7-8 varv går det ganska bra. LG är snabbast av Formel Vee, tätt följd av Billeberga, Axel, Affe, Franz, Svenna H och Jukka. Franz strålande glad över att ha bättre tid än mig, litet konstigt då jag körde om honom två gånger på tidsträningen. Seved var trea av Super Vee-bilarna och 10:a totalt i det stora startfältet med både F-2or och F-3or och Formel Fordar. Stefan olsson i sin March Super Vee var 3,5 sekunder före Karel Sauerbier i sin Chevron F-2 på träningen.

Mat, öl och mycket skitsnack hela eftermiddagen. Öl och Jäger från godisbutiken och Gustavskorv från Dalarna som Gösta hade med sig. Tidig kväll, då vi fått erbjudande att åka nordslingan två varv klockan 8.00 på söndagsmorgonen. Uppstigning redan klockan 6.00 på morgonen, lätt frukost och sen varmkörning av bilarna. 26 formelbilar ställer upp framför box nr17 för att köra på den legendariska nordslingan. *Helt otroligt att få uppleva detta en gång i livet!!*

**Kl. 11.30, första racet**. 30 formelbilar åker ut på banan, rullande start. När lamporna släcks har inte vi i bakre delen av startfältet kommit ut på startrakan. Det går enormt fort med alla motorstarka bilar i täten. Stefan Olsson tar kommandot, och efter 10 varv står han som totalsegrare före holländske mästaren Roel Mulder som är 27 sekunder efter i sin Formel Ford. Seved trodde att han bröt på sista varvet då hans däck gick för varma, men det visade sig att han bröt efter målgång, så han tog en hedrande andraplats i SuperVee. Mycket bra kört! Formel Vee vann LG före Billebergarna, Axel, Affe, Svenna, Jukka och Franz.

Andra racet startade vi sist av alla, kl 17.15 Det blev samma ordning i mål för Formel Veebilarna. Stefan etta igen, men tyvärr fick Seved bryta efter 3 varv.

Med vid prisutdelningen var även Kennerth Persson, som vann den tyska serien 1980 med samma bil som Stefan nu körde. Det var redan mörkt, så vi lastade och sov kvar i depån till måndag morgon. Tidig avfärd mot Hamburg och färjan i Travemünde. Handlade i "godis-butiken", körde ombord, mat och sedan läggdags. Tisdag morgon, ankomst till Malmö. Inga tullare syntes till, så det var bara att åka vidare mot Kungsör. Framme på eftermiddagen, omlastning av racerbil, och sedan hemfärd mot Sandviken. Strickan skall nu ta en välbehövlig översyn av bilen, vilket inte har blivit gjort på två år, och vi hoppas att det blir litet mer tävlande i år, trots alla påfund med både ombesiktningar, egna transpondrar m.m.



Tre glada pristagare från vänster: "Billebergaren", "Vegas" och "Polkagrisbagaren".

## Information om Nordisk Cup i Historisk Racing 2006.

Nordisk Cup har körts som ett provisorium under 2004 och 2005. I år har vi planerat att köra den Nordiska Cupen med ytterligare inriktning mot ett framtida NEZ (Northern European Zone) mästerskap. För att få kalla tävlingen NEZ-mästerskap måste tävlingen gå i fyra länder och inbjudningar skall tillställas alla länder i NEZ gruppen.

2006 omfattar den Nordiska Cupen fyra arrangerande länder, så med rimligt deltagande av tävlande har vi för intentionen att ansöka om att få arrangera ett NEZ-mästerskap 2007 enligt samma upplägg som Nordiska Cupen.

### Klasserna som vi kommit överens om är:

Standardbilar -65, CT1-10

GT-bilar -65, GTS 3-12

Standardbilar 66-71, CT 11-20

GT-bilar 66-71, GTS 13-22

Formel Vee, typ B, C, D

Formel Ford 1600 -90, FF/1/2a/2b/2c

Sport 2000 -90, S2/1 /2/3

Poäng kommer att räknas slagvolymsmässigt för Standard- och GT-bilar i resp. grupp.

I F Vee räknas poängen typvis B, C och D, och i Formel Ford 1600 och Sport 2000 räknas poängen periodvis. Totalt kommer således 7 vinnare att koras i Nordisk Cup 2006 i ovanstående 7 grupper.

För att få räkna poäng i Nordisk Cup i Historisk Racing måste man vara medlem i någon av de arrangerande klubbarna. Poängen är avhängig av antal startande i varje klass, enligt tabell.

Poängadministration och prisutdelning sker av och i det arrangerande land där avslutningstävlingen körs. 2006 blir det i Norge på Vålerbanan.

Tävlingarna körs strikt enl. Appx. K, men de nationella tillämpningar som görs avseende säkerhetsutrustningen i Sverige får tillämpas på den svenska tävlingen. För att delta krävs nationell licens.

Ett framtida NEZ mästerskap körs med samma förutsättningar avseende förarelicens, och på banor med nationella godkännanden. Ansökan om att få arrangera ett NEZ mästerskap beslutas efter avslutningstävlingen i Våler.

### Har du frågor angående Nordisk Cup i Historisk Racing 2006, så hör av dig till:

Per Knuthson, E-mail per.knuthson@tele2.se tel. 0500-45 20 45 eller

Conny Johansson, E-mail connywj@bredband.net tel. 0155-507 91

Poäng räknas enligt FIA kapacitets/periodvis. Pris till 1, 2, 3 i varje klass beroende på antal startande enl. nedan:

Result	Amount of eligible starters				
	5 or more	4	3	2	1
		Points			
1	11	9	8	7	6
2	9	8	7	6	
3	8	7	6		
4	7	6			
5	6				
6	5				
7	4				
8	3				
9	2				
10	1				
etc.	1				

För att få räkna poäng måste man ha startat i minst två av deltävlingarna, samt vara medlem i någon av de arrangerande klubbarna.

Bästa resultat av tre deltävlingar får räknas. Anmälningsblanketten skall vara på nationens språk och engelska.