

RUTFLAGGAN

1 2011



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

NOSTALGINUMMER



Dalsland Ring, 2 juli 1967. Klart för start i "1000 cc Cupen". Ja det hette ju inte så, utan Standardvagnar grupp II, 0-1000 cc. På bilden syns # 17 "Nalle" Zanders, Botkyrka MK, Saab Sport, # 5 Erik Tillqvist, Botkyrka MK, Saab Sport, # 29 Kjell Gustavsson, SMK Trollhättan, Saab Sport, # 9 Mats Åström, Skellefteå MS, BMC Cooper S, # 4 Tommy Jagerwall, Linköpings MS, BMC Cooper S och # 12 Arne Allard, SMK Motala, Fiat Abarth. Längst fram bör finnas Leif Englund och Olof Wijk, bägge Fiat Abarth, och de blev också 1:a och 2:a i tävlingen.

Foto: Tommy Jagerwalls samling

Glöm ej medlemsavgiften!



RACERHISTORISKA KLUBBEN

Box 5189, SE-121 18 Johanneshov
Hemsida: www.rhkswe.org
Org.no 802013-0582, plusgiro 49377-5

Rutflaggan

Bidrag, vill vi ha innan den 2 april 2011. *Red.*

BIDRAG TILL RUTFLAGGAN SÄNDES TILL:
Per Hågeman, S. Klockspelsvägen 3A, 217 74 Malmö.
ph.race@alfa.telenordia.se Vi behöver både bilder och reportage!

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	Pelle Svensson
Kassör	Anders Ek
Sekreterare	Lars Hagman
Tävl.koordinator	Bruno Rösler
Ledamöter	Conny Johansson Ferdinand Gustafson Sture Danielsson
Suppleanter	Eva-Lisa Andersson Åke Lundin

Tel.

0300-176 76
019-56 07 01
044-406 18
0155-507 91
0520-65 53 77
016-51 53 39
031-29 28 96
0303-77 17 68

Mob./fax

070-604 64 64
070-274 40 62
070-321 83 18
070-622 56 18
070-727 37 63
070-750 89 89
016-51 92 39
070-820 90 79
070-877 17 68

E-post

ibsab@telia.com
anders.ingelstorp@gmail.com
lassehagman@msn.com
bruno-rosler@tele2.se
connywj@bredband.net
ferdinand.gustafson@telia.com
gunvor.glenning@swipnet.se
telislisa@gmail.com
lundinake@tele2.se

KLASSREPRESENTANTER

A-D	Roland Haraldsson Magnus Neergaard	033-41 62 41 040-49 56 00	070-319 12 02	roland@automobilia.net magnus.neergaard@telia.com
GT/GTS/GTP '65	Åke Lundin Lars Hagman, NEZ repr.	0303-77 17 68 019-56 07 01	070-877 17 68 070-321 83 18	lundinake@tele2.se lassehagman@msn.com
Midget	Per Hågeman	040-91 18 13	070-721 23 48	ph.race@alfa.telenordia.se
Formel J	Lars-Göran Sjöberg	0122-60330	070-631 74 24	lars-goran.sjoberg@siemens.com
Formel V	Stefan Persson Magnus Ek	042-152160 013-139975	070-692 09 24 070-929 00 91	476persson@telia.com magnus.ek@teamekmotorsport.se
F Ford/övr. Formel.	Henry Andersson Björn Otterberg	0515-411 20 0370-719 40	070-594 11 51 070-630 63 33	jhteknik@telia.com bjorn.otterberg@telia.com
Standard '65	Bengt Allo Bengt Bengtzon	08-776 48 17 08-82 68 58	070-556 18 05 070-626 85 04	bengt@alkolas.se bengt.bengtzon@expressen.se
1000 cc Cupen	Dan Henningsson	0430-701 02	070-814 08 11	dan.1@telia.com
Sportv. F-I	L-G Widenborg	042-20 74 33	042-20 74 33	lg.widenborg@zeta.telenordia.se
Sport 2000	Ulf von Hauswolff		070-558 81 44	ulf.hauswolff@bp.com
GT/GTS '81	Stefan Svensson Jan Hellberg	0470-693 39 013-14 92 29		
Standard '81	Sture Danielsson	016-51 53 39	016-51 92 39	gunvor.glenning@swipnet.se
Slicksbilar	Lennart Pihlqvist	0302-444 17		raltr3@hotmail.com

TEKNIKER

L-G Widenborg		042-20 74 33	070-467 26 04	lg.widenborg@zeta.telenordia.se
Åke Hansson	HU	08-715 84 96	070-214 17 20	ake.hansson@if.se
Per Knuthson		0500-45 20 45	070-172 99 36	per.knuthson@swipnet.se
Conny Johansson		0155-507 91	070-727 37 63	connywj@bredband.net
Magnus Nilsson	HU	0520-726 14	070-553 79 22	manil@telia.com

REVISORER

Åke Axelsson	tel. 08-551 741 41
Åke Hansson	tel. 08-715 84 96
Lars-Åke Nilsson (suppl.)	tel. 0585-280 11

FÖRSÄKRINGAR

Peter Kumlin	tel. 0243-22 84 77
Åke Hansson	tel. 08-715 84 96
Horst Brüning	tel. 0435-230 97
Per Knuthson	tel. 019- 44 80 46
MHRF-försäkringen	tel. 08-32 03 54

VALBEREDNING

Tomas Gustavsson	tel. 0371-323 95
Leif Molin	tel. 0454-3228 02
Björn Otterberg	tel.0370-719 40

MILJÖANSVARIG

Hans P. Zolnir	0142-250 49, hpzolnir@hotmail.com
----------------	---

REGALIA

Sture Danielsson tel. 016-51 53 39

REDAKTIONEN

Per Hågeman tel. 040-91 18 13 ph.race@alfa.telenordia.se

WEB-MASTER

Henrik Hansson tel. 0705-63 29 00 hhtech@gmail.com

PRESSEKRETERARE

Bengt-Åce Gustavsson tel: 070-3409300 bengan@racefoto.se

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP + MEDLEMSREGISTER

Anders Ek, tel. 070-274 40 62 anders.ingelstorp@gmail.com

PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB, tel. 0435-77 03 70, fax /72.

E-post: info@ogats-gladje-ide.se

Bästa RHK:are!

Utanför entrédörren är det en halv meter snö och -13 grader i skrivande stund. Man har svårt att just nu tro på dem som pratar om den globala uppvärmningen. Det jag av erfarenhet dock vet, är att det kommer en vår och sommar även i år. Med ålderns rätt så känns det också som om det blir kortare och kortare tid mellan första majhelgerna. Det känns som om tiden bara rinner iväg.

Efter en vinter här i södra Sverige som vi sällan upplever, så skall det bli skoj och spännande att damma av F-3:an och kojan och göra dem i ordning till säsongen. Första tävlingen blir med Kojan på Knuts-torp i samband med danskarnas premiärtävling där. Jag ser också fram emot midnattssolsrallyt där jag och Mia ska köra en Saab av äldre modell, allt enligt en "sen natts baravtal" på avslutningsfesten i Karlsborg med två stycken skånska gentlemän.

I år är det också det där besvärliga "vartannat årstestet" på EKG cykel, som vi gubbar måste göra för att få behålla den internationella licensen. På grund av tidsbrist och ovilja så blir den alltid lågprioriterad, men det är väl bara att rycka upp sig och

ringa Doc eller Carsten för tidsbokning. Det kunde för en gångs skull vara bra att ha licensen i handen någon vecka före första tävlingen i stället för att behöva beställa expressutdelning dagen före.

Inom klubben så rullar det på med nya friska idéer inför kommande säsong. Förra årets ekonomiska resultat blev något sämre än 2009. Anledningen är, att styrelsen ansåg, att vi hade för mycket pengar i kassan efter 2009. Vi tog då beslutet att säkra ett visst kapital för eventuella motgångar i framtiden och att resterande pengar skulle tillbaka till medlemmarna i form av subventionerade aktiviteter. Vi drog ner på startavgiften till Velodromloppet och lade också en del pengar på den rekordbesökta avslutningsfesten.

Närmast i framtiden ligger dock vårt årsmöte i februari. Jag hoppas att så många som möjligt har hög prioritering på den lördagen. Plats: Eurostop Jönköping. Tid: lördagen den 19 februari 2011 kl. 10.00, och du anmäler dig på ibsab@telia.com

PELLE SVENSSON, ordförande i RHK

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Ja, då har det nya året anlänt, och det är hög tid att se till bilarna. Glädjande nog så är det åtskilliga som har kommit in med begäran om startnummer, med en frekvens som tydligt överträffar tidigare års. Vi har tom. delat ut nummer till en ny medlem från Holland. I vissa klasser har det också blivit "trångt" med numren i de nummerintervaller vi tänkt att använda. Vi får kanske plocka bort en del nummer som inte har använts på en handfull år om vi inte får andra signaler.

I förra numret av Rutflaggan berättade jag en del om de extra avgifter som skulle läggas på HTP-handlingen om man avser att köra på internationella tävlingar. Nu har FIA redan genomfört detta, och man måste tyvärr tycka att det skett på ett kuppattat sätt, och sådant är ju vi inte vana vid eller beredda på. Exakt hur allt skall ske praktiskt är inte presenterat, men efter första nya HTP-handlingen så vet vi kanske.

Jag har inte skrivit om det i denna spalt, men vill minnas att det debatterades på hemsidan, och det gällde införandet av regndäck för de klasser som använder CR 65 mönstrade däck, dvs. de flesta bilar i period E och F. Nu var det tyvärr så att Dunlop som tillverkar däcken bara avser att ta fram regndäck i 15" och 13". De som kör med 10, 12 och 14" får alltså nöja sig med de "vanliga" däcken. Vi kör ju tävling, och man har svårt att begripa hur FIA tän-

ker med avseende på sportslig rättvisa, när man producerar sådana regler. Kan man tro att det varit en mindre skara av s.k. elitåkare som lobbat för detta, eller är det Dunlops påfund? Dessa däck skulle bara få användas när tävlingsledningen proklamerat "wet race" vilket då gör att våra besiktningsmän får en massa extra att göra med att kontrollera gummiblandningen när det är torrt. Man får hoppas att vi kan komma överens om att vi bara använder "204" blandningen här hemma, annars så är det ju så att vi får dras med extra kostnader. Jag har frågat runt litet, och det är *ingen* som är för regndäcken. För de bilar som redan nu kör med slicks är det ju annorlunda då man historiskt, liksom nu, är vana vid att ha en uppsättning regndäck.

Man är beredd att utbrista: Vad f-n håller Du på med FIA??

Så till litet roligare. Vi har fått tagit del av Tommy Jagerwalls digra arkiv av bilder. Tommy fotograferade mycket under 60- och 70-talet, och det är vi glada för. Äpplet faller ju inte långt från trädet, och att Tommys far var hovfotograf syns även här. Bildernas kvalitet är toppen, och han använde också utrustning av bästa kvalitet – precis som med bilarna. Vi har blivit lovade att framöver få publicera fler bilder i kommande Rutflaggor. Men just nu, granska, njut och dröm tillbaka i tiden.

Så var det förr!

Jag har blivit ombedd att skriva för Rutflaggans redaktion. Detta skall jag göra tillsammans med chefredaktören och gode vännen Per Hågeman. Det roliga är att vi är barn av vår tid och levtt och älskat denna sport i ganska olika förutsättningar, men än så lika!

TOMMY JAGERWALL

VI SLÅR PÅ EBK:N direkt, så får vi se om vi kan undvika alla diken och räcken i kampen om att undvika alla sakfel vilka kommer att dyka upp. Det är viktigt att just du hör av dig, så att vi i så fall kan rätta. Ha överseende med våra brister!

Racingen på 60-talets början var explosionsartad. Under ett årtionde byggdes Mantorp, Anderstorp, Kinnekulle, Dalsland Ring och Knutstorp som senare byggdes ut. Gamla Skreabanan ersattes med Nyhemsbanan, som vi idag kallar Falkenbergbanan. Skarpnäck i Stockholm fanns redan tidigare. Som råmall för detta stod givetvis Gelleråsen som vi idag kallar Karlskoga. Finnar och Danskar var inte sena att hänga på.

Mästerskapet i racing kallades då av SBF för HL, dvs. hastighetstävling på landbana. Men hur kom man igång för att uppleva och delta. Ja, först stod licens på dagordningen. Det var som vilken körkortsuppkörning som helst. Sedan var det bara att kasta sig in i SM-striden och sköta sig. Efter ett antal race, om allt gått bra, fick man förtroendet att köra med B-licens för att färdigexaminerad erhålla



Tommy Jagerwall på den tiden det begav sig med hundkoja – samma som nu.

A-licens. Det fanns två mästerskap. SM och HL-trofén. Den sistnämnda hade självklart inte samma status som SM, och dessutom kördes den med Grupp 1-trimmade bilar.

I början av perioden körde man med vad vi idag kallar E och F bilar, vilka sedan i mitten av 60-talet



Så här kunde det se ut på Racing Car Show på 60-talet. Här är det Cosmics monter.

blir vad vi idag kallar G-bilar. Före och efter 1965 så förstår vi. Engelsmännen var smarta och förstod vilken enorm goodwill allt detta innebar. Bl.a. var det ett måste att fara till London i januari varje år för att besöka Olympia och Racing Car Show. Byggnaden finns kvar än idag och som nyuppförd i slutet av 1800-talet var det ett skridskopalats. (Undrar hur dom fixade isen; Reds anm.) Där samlades alla bilbyggare, alla förare, alla runt om, trimningsfirmor, tillbehörstillverkare och allt annat som borgade för nya spännande säsonger. Fantastisk god stämning och förbrödning. Bemötandet i montrarna var gott, och många surt förvärvade penningar bytte ägare.

PÅ DEN TIDEN DET BEGAV SIG började SM-året oftast på Skarpnäck för att åtföljas av Velodromloppet i Karlskoga. Sedan rullade det på, och sex eller sju tävlingar var inte ovanligt. Som den självklara höjdpunkten stod Kanonloppet i augusti. På den tiden körde oftast toppgubbarna både i F-1 och F-2. Augusti var ett ofrivilligt sommaruppehåll på kontinenten. Därför var det möjligt att få både topp och bredd ur dessa klasser att komma och tävla på Karlskoga. Under ett sådant evenemang fick vi för första gången stifta bekantskap med Historic Racing i Svedala.

Hur såg inramningen då ut för ett SM-race? De flesta körde till banan på fredag natt. Väl framme möttes man av en lång kö av tävlingsredskap. Det gällde att få en bra depåplats. Sedan radade man upp sig i ännu en lång kö. Besiktning. Förbundets ansvarig vände ut och in på bilen, och till slut lyckades de flesta passera alla kontroller. På med startnummer och invänta fri träning som senare på lördagen följdes av tidsträning. Den senare avgjorde var du startade i fältet, oavsett licens. Som ni förstår, skulle man tro att det var bäddat för kaos när man blandar elitåkare med blåbär. Men inte. Respekten var hög hos oss blåbär, för vi var ju där för att lära? Då som nu fanns det gudabenådade varelser vilka tycktes prenumerera på medaljerna. Bilarna blev efterhand mer avancerade, och plötsligt i slutet på årtiondet stod såväl svensk standardvagnsracing som formel 3 på Europatoppen.

En stor skillnad då från nu var att lördag kväll var stor gala med festivitas. Falkenberg och Strandbaden skall sent glömmas. Alla, vi säger alla, var där på lördag kväll. Jag glömmer aldrig när Mr. Sven-Ingvars svängde upp med sin Helgonbil, Volvo P 1800. Skrudad i vit kostym. En armada med blonda kvinnor i alla åldrar belägrade stackaren, som till slut fick hjälp att komma in till festligheterna. Dans, god mat, underhållning och mycket feststämning präglade flera av de stora loppen dagen innan race.

Ja, då är vi väl på banan och nu tänkte vi titta på litet bilder från tiden. Och, kom ihåg den engelska devisen som alltid stod på baksidan av depåpassen: "Motor Racing is Dangerous".

STORA GT-KLASSEN VAR ETT HUVUDNUMMER I SM EN RAD AV ÅR. CG Hammarlund var helt ohotad med en Porsche Carrera Abarth som minutiöst sköttes av Willy Dolling. Men till säsongen 1964 skulle det bli andra bullar. Dels tackade CG för sig och nya aktörer trädde in på arenan. En av dem var Nenne Paulsson från Ängelholm. Han hade kommit över ett ärrat exemplar av samma typ som CG kört, men det visade sig att den inte räckte till redan vid vårtävlingen på Skarpnäck. Så till Falkenberg hade han uppdaterat med ett nytt Elva chassie. En av världens vackraste sportracers. Det skulle bli sista racet på Skreabanen. Landsväg med kron diken, stenbumlingar och telefonstolpar. Direkt från Tyskland kom Hasse Radefalk med en Porsche 904 GTS och Ulf Norinder från Italien med sin fantastiska Ferrari 250 GTO. Den var lackad i svenska nationsfärgerna.

Det var underbart svenskt sommarväder. Banan kantades av 1000-tals åskådare. Stämningen steg och Sven-Ingvars nya platta, Lilla Fröken Fräken dundrade ut i högtalarsystemet.

Norinder först ut på träningen och bakom följs han av duon Radefalk och Paulsson som har en envig utan motstycke fasten det bara är just träning. Vi stod med kamerorna i högsta hugg sista högern före start.

Helt plötsligt blev det tyst. Folk kom springande mot oss för att sedan springa uppför backen bakom



De sorgliga resterna av Radefalks och Paulssons tävlingsbilar.

oss. Så gjorde även vi. Väl framme uppe på krönet stod en stor folkmassa och räddningspersonal. Två totalt ramponerade fullblodsracers drog sina sista suckar. En förvirrad Hasse Radefalk irrar omkring i vimlet och Nenne Paulsson får första hjälpen i diket. Plötsligt fångar mitt öga en individ som med stort lugn betraktar karambolaget. Jag går fram till honom. Vi tittar på varandra och så säger han med lugn röst: "Det här var inte bra". Mannen min blick fångat var Bosse Ljungfeldt. Många med mig undrade vad sjuutton händer nu?

Jodå, det blev tävling på söndagen fast att Uffe blev av med sina värsta konkurrenter. Men han gav fullt järn ändå, och varje gång han passerade lät nedväxlingarna som att en jätte brutit träden uppe i backen med bara händerna. Han vann och det blev kranskulla och prisutdelning och Uffe sken som sola i Karlstad. Efter att ha pussat kranskullan, tar han ett jätteskutt rakt upp i luften. Alla tänkte, konstigt att en sådan stor individ kan vara så vig! Sanningen var att det fanns en illvillig geting i lagerkransen som gilade Uffe.

Efter denna tävling lades gamla Skreabanan ned. En helt ny bana kom att öppna i Falkenberg 1967. Olyckan gav många pekpinningar och ideér om bansäkerhet, förarsäkerhet, aktiv och passiv säkerhet i tävlingsbilarna samt inte minst närvaro av läkare och ambulansfordon. Med denna vetskap kanske det inte är så lustigt att kostnadsutvecklingen för sporten galopperat de senaste tio åren.



Hans Radefalk klarade sig som genom ett under nästan helskinnad från olyckan. Observera den avspända klädseln. Ja så här kunde det se ut på 60-talet.



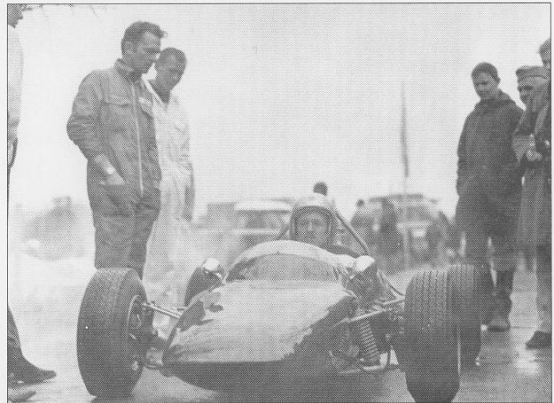
Velodromloppet 1966, en riktig klassiker. Sigge Johansson har tagit täten med sin Saab Sport före Harry "Sputnik" Källström i Hundkojan och Olof Wijk i Fiat Abarthen och resten av fältet. Och Sigge höll undan och vann också.



"Esso" Gunnarsson har tagit täten med sin Dolling i FVeeloppet, Velodromloppet 1966.

Sigge Johansson i en JW Formel 4, givetvis med en 850 cc Saabmotor.

Historisk Racing på Gelleråsen redan 1966. Till Kanonloppet hade man bjudit in ett helt gäng engelsmän samt några svenskar att köra historiskt. Här är det en ERA som besöker bandepånen som är kliniskt ren från skyddsräcken. Enda "skyddet" är en vit linje som är målad på banan.





*Jochen Rindt i
en Alfa GTA
på Kanon-
loppet.*

*Carl-Gunnar
Hammarlund i
Porsche Carrera
Abarth.*



*Kanonloppet 1965.
Jack Brabham på väg
till starten med sin
Brabham-Honda
F-2. Till höger Denis
Hulme.*

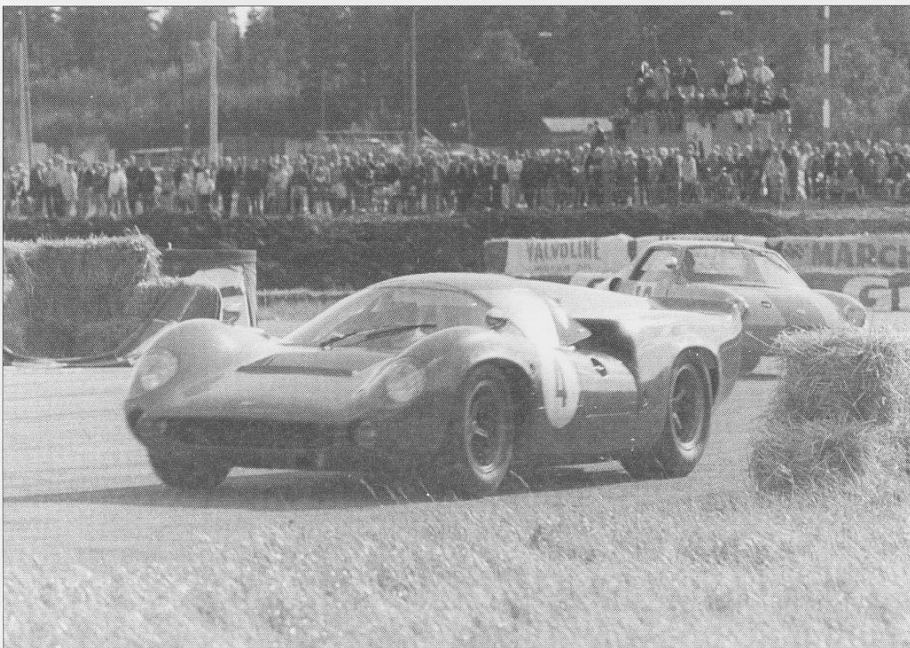




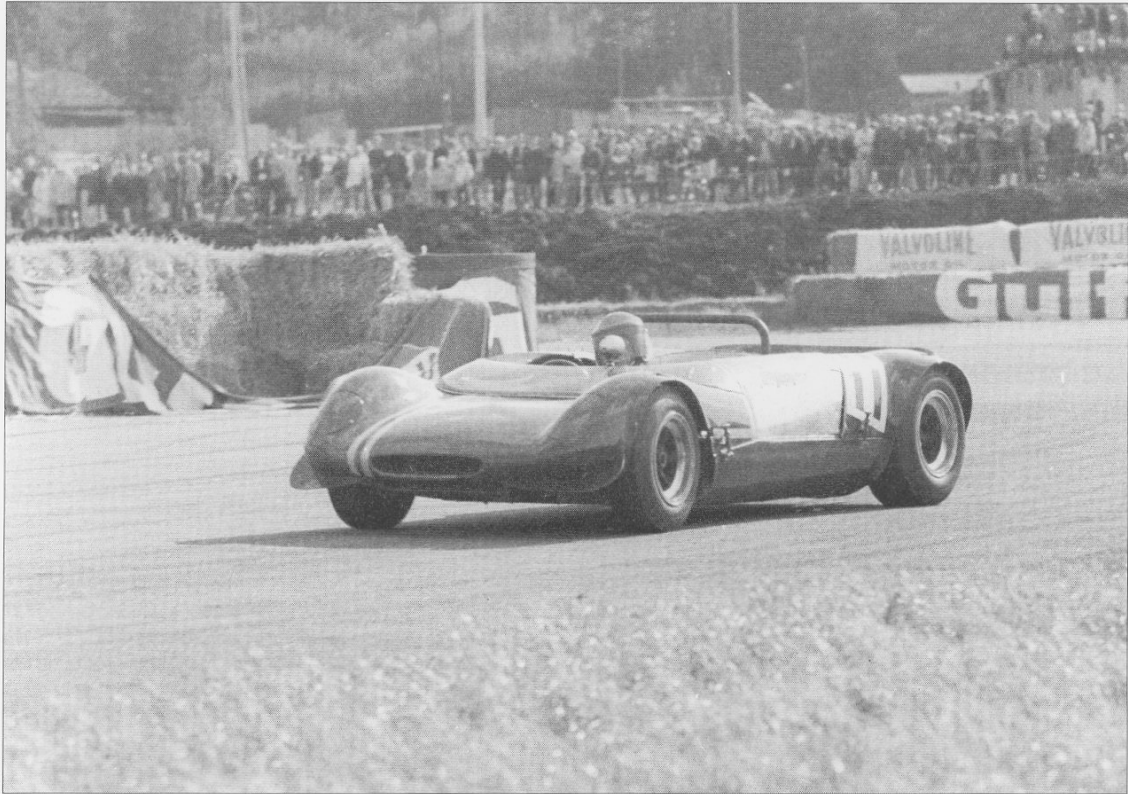
*Bosse Kasby i en stor
Chevrolet Impala.
Vid Västkustloppet
1964.*



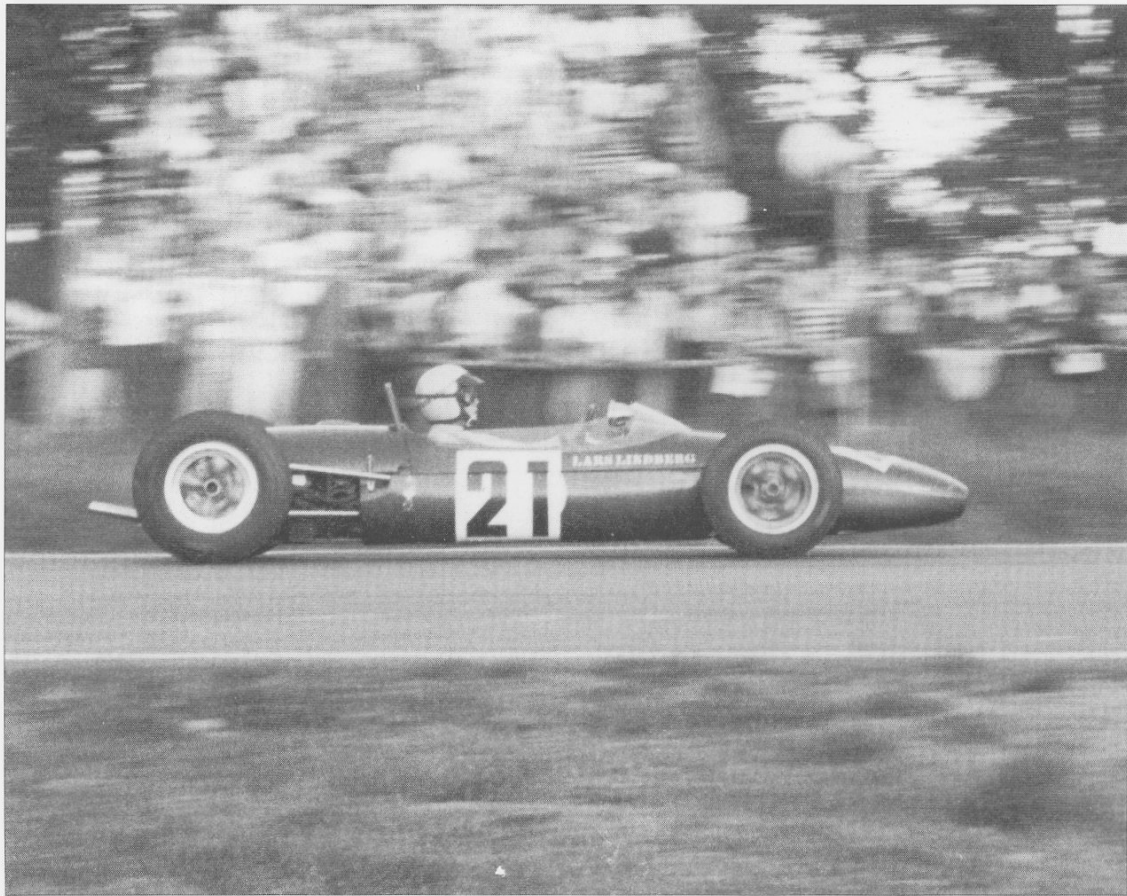
*Bosse Ljungfeldt
i Ford Anglia på
Skarpnäck*



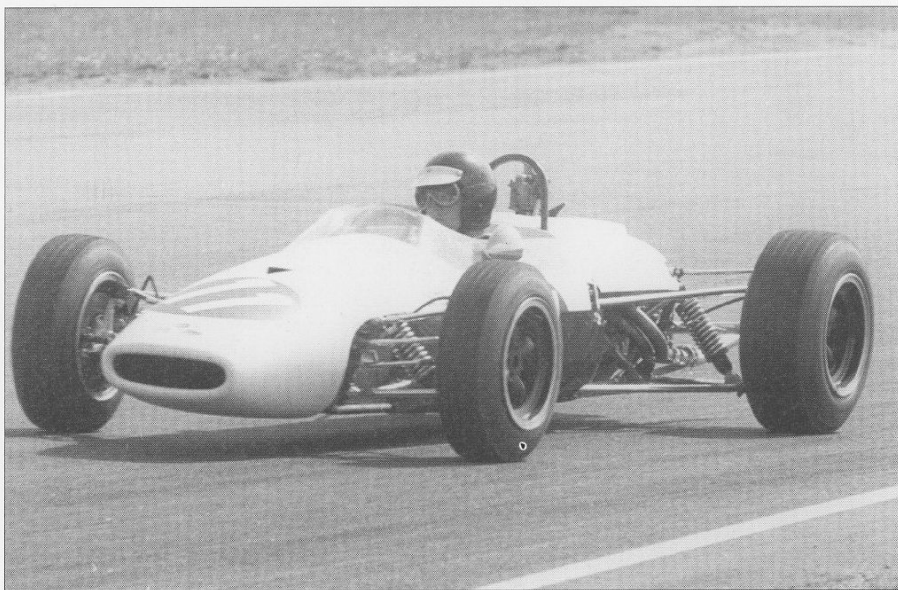
*Skarpnäcks-
loppet 20 aug.,
1967. Yngve
Rosqvist, Lola
T 70 Mk III
blev två i
sportvagns-
loppet efter
Joakim Bonnier
i en likadan bil.
Bakom skymtar
Dagobert
Svensson i en
Cox GTM
med en
aktermonterad
hundkojemotor.*



Freddy Kottulinsky kom fyra i samma lopp med Sportscars Focus-Ford Mk 6.

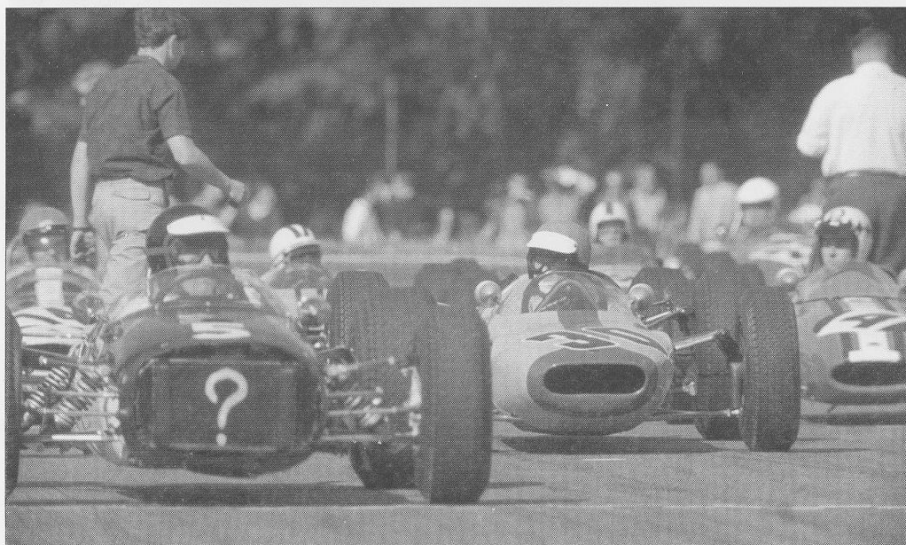


Knutstorp 28 aug, 1966. Lasse Lindberg i Brabham BT 16 där han blev 4:a i finalen.

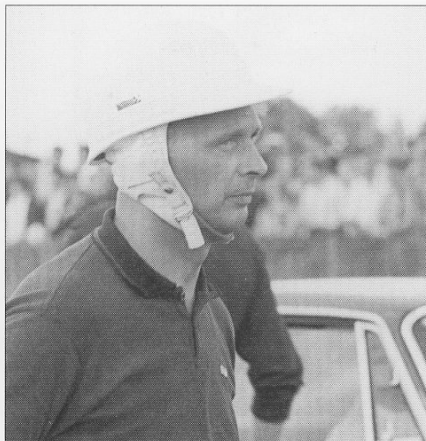


Kurt Ahrens Jr i sin Brabham. Hans pappa lär ha betalt att antal £ extra när han besökte Cosworth för att få den allra bästa motorn. Transportbilen, en Opel Blitz, var inredd med komplett verkstad, något som man knappast sett tidigare inom Formel 3.

Ännu en bild från Roskilde Ring. Vår blivande världsstjärna, Reine Wisell i mitten. Han körde också som de flesta i toppen en Brabham.



28/8 -66. Frank Williams, #5. #30 är Reine Wisell i Cooper T 76. Foto Gerry Johansson



Bosse Ljungfeldt.



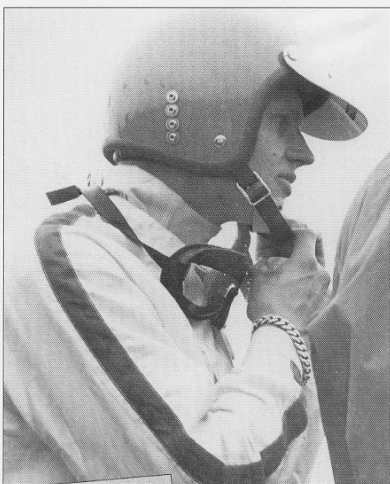
Erik Berger i sin Lotus Cortina.



Jim Clark.



Jack Brabham



Reine Wisell.

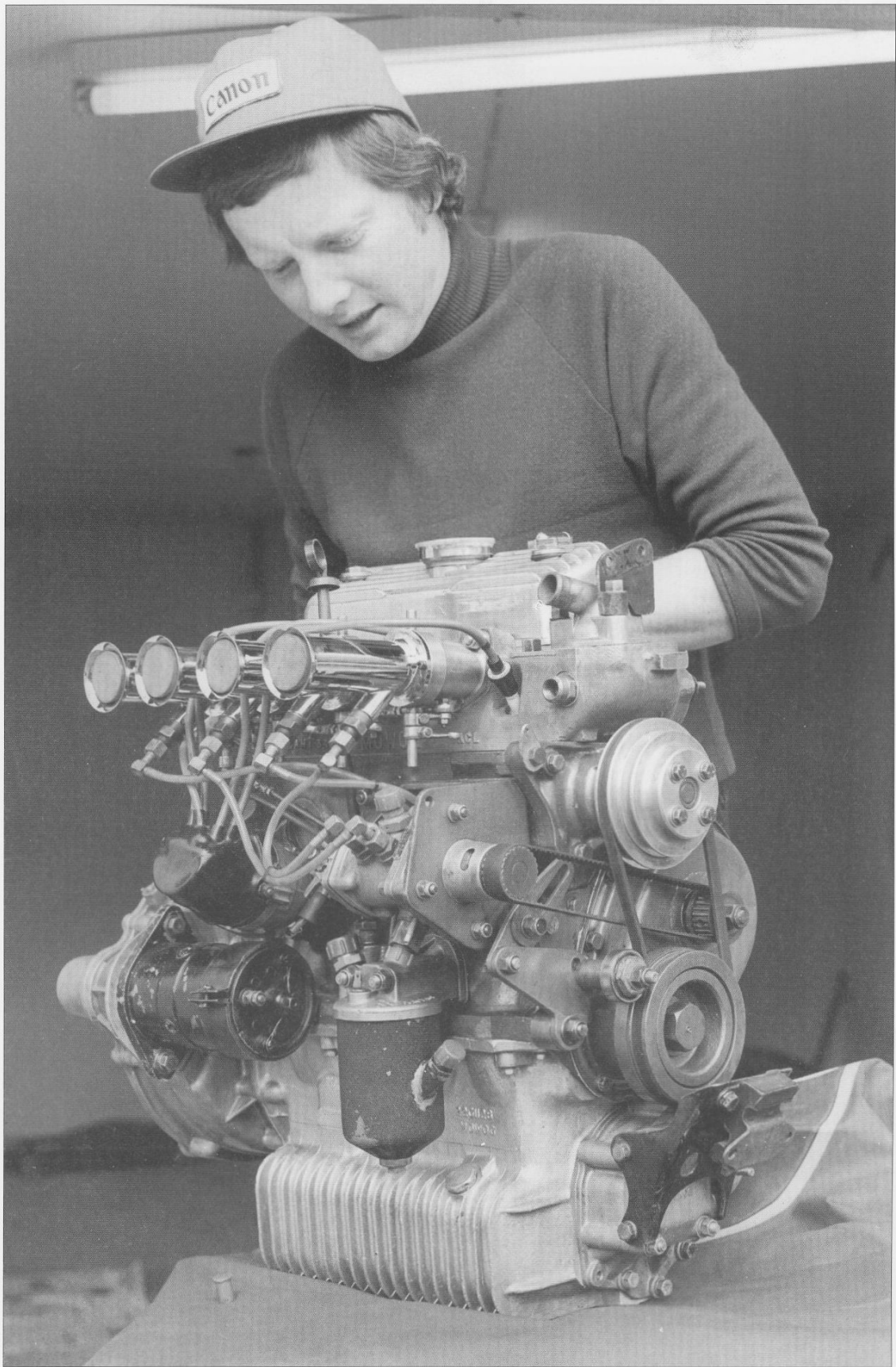


Plicko Troberg startklar inför Kanonloppet 1966 i sin Brabham BT 18. Mekanikern grejar med något med fag (!) i munnen.



En sammanbiten Roy Pike inför F-3 loppet på Karlskoga 1966. Bilen är en Lotus Cosworth.





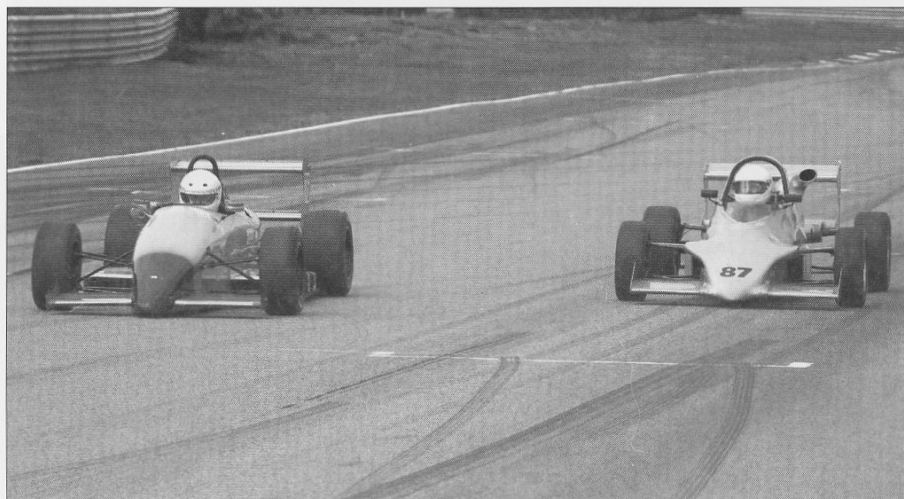
Den optimala lyckan. Krister Eliasson finjusterar sin Hundkojemotor av det mer avancerade slaget.

Från den gångna säsongen 2010



*Alf Blomgren,
Van Diemen
RF 89 före
Lars-Erik
Åkersten,
Hawke DL 2A
på Anderstorps-
banan.
Foto: Racefoto.*

*# 61 Roy Richvoldsen
i farten på Anderstorp
med sin Reynard 86F
före Patrik Åström,
GMS III FVee. Tyvärr
fick Roy bryta med
ett rejält motorras.
Foto: Racefoto.*



*# 87 Göran
Sprinchorn,
Reynard SF 84,
FF 2000, sida vid
sida med Lennart
Pihlqvist, Ralt RT
33-VW, Formel 3.
Foto: Racefoto.*



Roger Johansson premiärkörde sin Reynard 883 på Anderstorp och ligger här före Francis Horn, Chevron B 38, Seved Lundberg, Veemax Mk9, Supervee och Torgny Johansson, Formel Opel-Lotus.



(72) Vår finske vän Kai Reunanen kom 2:a i sin klass med sin Ford Escort 1300 GT. Från Finland? Ja då måste det ju gå med litet sladd. Foto: Racefoto.

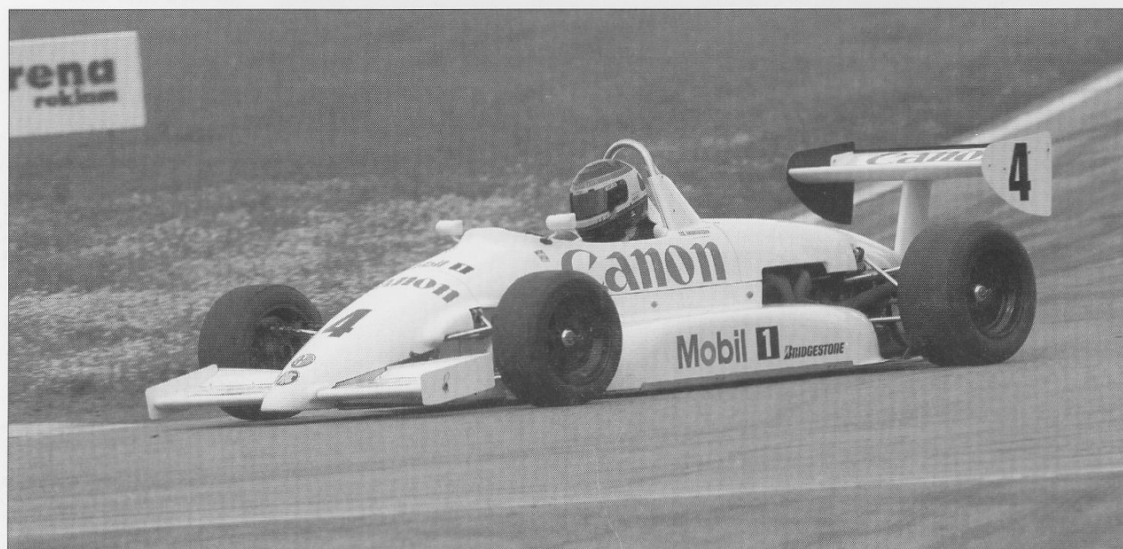
Formel Vee-fight på Karlskoga. Kent Böe i sin RPB före Bosse Pettersson, Kaimann 2 förg. och Caj Hasselgren, RPB. Foto: Racefoto.





(27) Per Boström njuter av den härliga svenska sommaren i sin Royale. Foto: Racefoto.

Jan Hellberg har kanat av banan med sin Shrike P15 och plöjer ner i sanden. Foto: Racefoto.



(4) Christer Andreassen med sin Ralt RT 30-Alfa Romeo på Karlskoga. Bilen kördes 1986 av Michael Johansson i Tommy Jagerwalls Racing Team och är exakt i utförande som den såg ut vid säsongavslutningen på Imolabanen i Italien. Då som nu är det Michaels pappa Weine som sköter om motorn. Foto: Racefoto.

Lars-Göran
Andersson, Shelby
Mustang GT 350
leder före Flemming
Eickhoff, Marcos-
Volvo 1800 GT och
Anders Lotsengård,
Austin Healey 3000
"SID 1" vid Svenskt
Sportvagnsmeeting
på Ring Knutstorp.
Foto: Racefoto.



Bosse Bergström,
Ford Capri RS 3100
före Anders
Dahlgren,
VW Scirocco i
"Liton" på
Knutstorp.
Foto: Racefoto.

Mats Svensson dök
upp till finalen på
Falkenbergs-banan
med sin
Volvo PV 544
och här har han
fått sällskap av
Bo Severinsson i en
Renault R8
Gordini.
Foto: Racefoto.

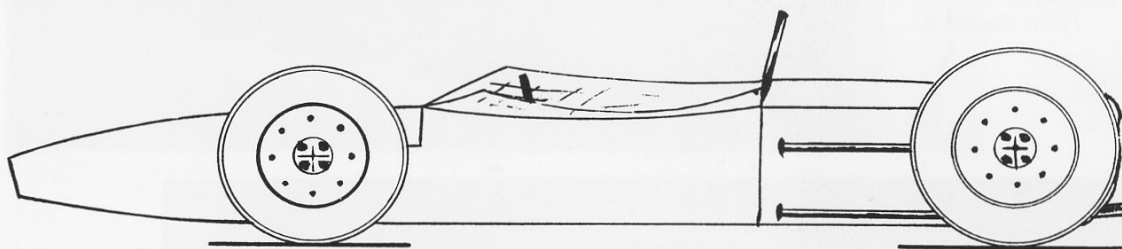


Historien om Spider, del 1

I slutet av 50-talet ville det internationella bilsportförbundet skapa en ny klass istället för dåvarande F-3 på 500 cc som med tiden blivit ganska dyrbar. Man bestämde att bilen skulle få ha en trimmad standardvagnsmotor med stötstänger, eller tvåtakt, på högst 1100 cc. Klassen kallades Formel Junior, och det var meningen att den skulle locka hemmabyggare. Ett stort antal nappade på idén, bland dem Svenharry Åkesson i Västerås. Han hade satt igång ett bygge, men det blev för tungt så han avbröt.

PER HÅGEMAN

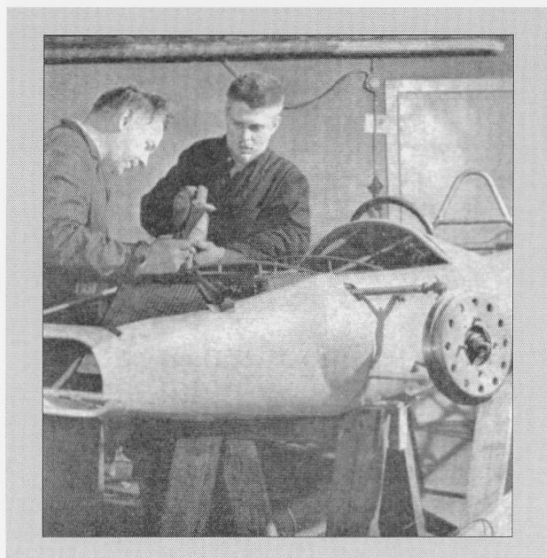
På Svenharrys teckning ser man hur låg bilen är. Förutom störbågen så är det egentligen ingenting som är högre än hjulen.



Tillbaka till ritbordet där Svenharry ånyo skapade en vagn som skulle kunna bli konkurrenskraftig. Men han saknade en lokal att bygga i. Den som kunde lösa det problemet var Sven-Åke Andersson, och snart var man igång med att bygga två stycken bilar. Spider Mk 1 hette bilen, och den var väldigt låg. Tydligt inspirerad av Lotus var den vilket inte var fel då Lotus redan etablerat sig som toppmärke i FJ. Chassiet var av spaceframe-typ och var gjort så att bilen blev riktigt låg. Motorn skulle grunda sig på BMC:s A-motor på 948 cc som förstörades till 997 cc och försågs med dubbla SU-förgasare. Växellåda var från VW, bromsarna från Fiat 1100 och kuggstången från Lloyd. Man ställde upp i en del mindre isbanetävlingar utan större framgångar och i den korta Röforsbacken tvingades Svenharry bryta.

Det var tydligt att det var dags för en ny vagn. Under tiden hade Svenharry börjat som yrkeslärare i motorteknik. Genom tillmötesgående så kunde Svenharry börja bygga i lokaler på Tillberga enhetskola där han jobbade dagligen. Han fick också hjälp av en kollega, Lars-Erik Berg som var lärare i verkstadsteknik. Året var 1962 och bygget av Spider Mk II hade alltså börjat. Man byggde på samma koncept som tidigare, men försökte förbättra i varje detalj. Till Velodromloppet följande år var det så dags för debut men VW-lådan rasade under träningen så man fick sloköra vända hem igen. Svenharry hade dock skaffat en Elva 100-BMC från fotografen PeO Eriksson som han kunde använda "utifallatt".

Även fortsättningen av säsongen blev seg med brutna lopp både på Väst kustloppet och Skarpnäcks-



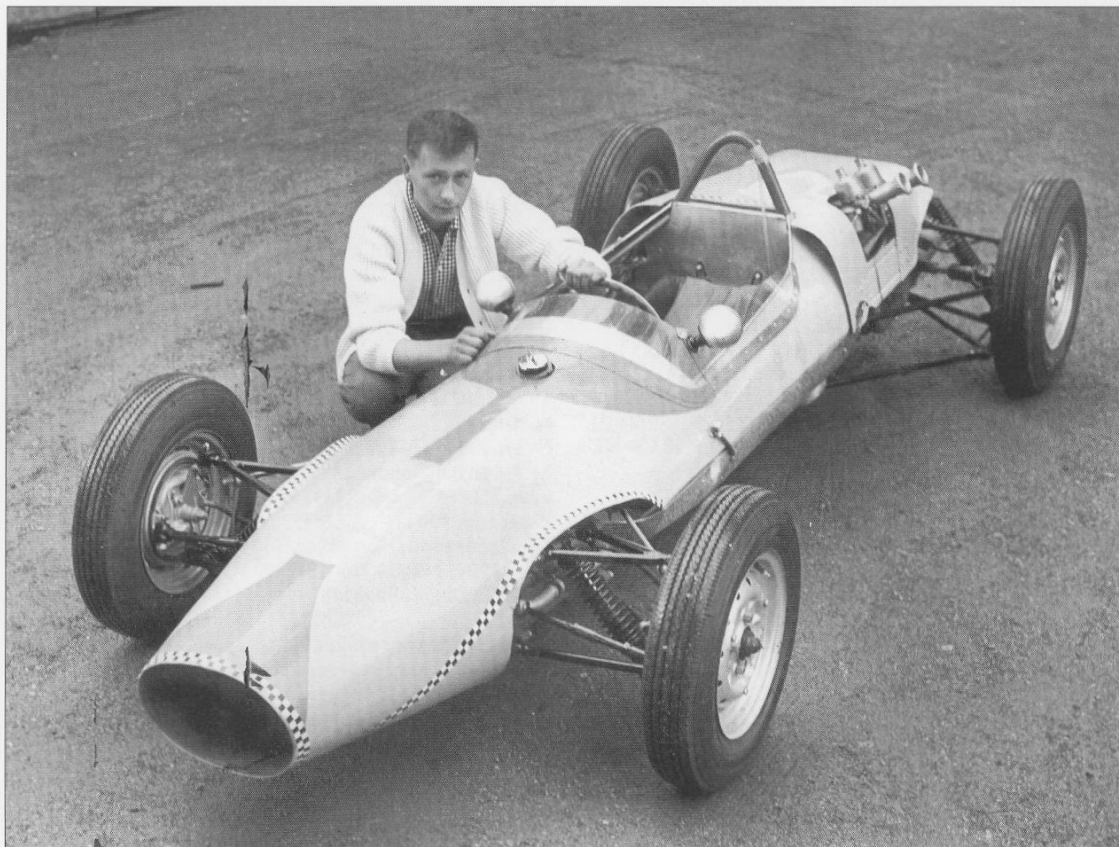
Här har vi bygherrarna Svenharry Åkesson t.v. och Sven-Åke Andersson som proussitter Spidern.

loppet. Höjdpunkten var nog Kanonloppet lördagstävling där Svenharry rullade in på en utmärkt 2:a plats. Colin Chapman som var närvarande där trodde inte att det var ett hemmabygge, och han var förvånad och imponerad över att det fanns en bil som var lägre än hans Lotusar.

Till säsongen 1964 hade Formel Junior löpt ut och F-3 etablerades igen, fast med 1000 cc och kraftigt strypt insug. För att slippa bygga om alla bilar med en gång, så körde man istället F-2 där de tidigare bilarna kunde gå in.

Till issäsongen 1964 så var Svenharry återigen rustad och bilen kom i mål i alla tävlingarna. I Jönköping kom han 3:a men i de övriga blev det för det mesta placeringar precis utanför prispallen. Det verkade som om BMC-motorn inte riktigt räckte till.

Till bansäsongen kom Svenharry 10:a på Knuts-
torp men misslyckades på Skarpnäck, och avbröt sedan säsongen för att koncentrera sig på en F-3:a, Spider Mk III, men till den får vi återkomma.



Spider Mk II har just blivit färdig och Svenharry ser ut att vara nöjd över sitt verk.

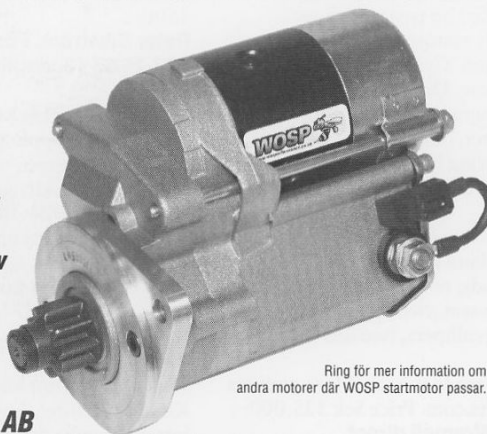
**Tillfälle!
Specialpris**
2.490:- inkl. moms

**Passa på att köpa marknadens
bästa startmotor WOSP till ett
mycket bra pris som en följd av
den gynnsamma pundkursen.**

Modell LMS008/9 är specialgjord
för: Kent-motorn, Twin Cam,
X-flow, BDA, MAE m.fl.

Leif J. Norberg Motorsport AB

Oskarshallsgatan 16, 553 03 Jönköping. Telefon: 036 - 340 421. Fax: 036-308 952
E-mail: leif@norberg-motorsport.com. www.norberg-motorsport.com



Ring för mer information om
andra motorer där WOSP startmotor passar.



**BIDRAG TILL
RUTFLAGGAN
SÄNDES TILL:**

Per Hågegan,
S. Klockspelsvägen 3A,
217 74 Malmö.

ph.race@alfa.telenordia.se

Vi behöver både bilder
och reportage!