



RUTFLAGGAN

1

2022

RACERHISTORISKA KLUBBEN
c/o Anders Ek
Gamla Malmövägen 496, 265 90 Åstorp

Nytt år - Nya insatser



Hej alla vänner av Historisk Racing!

Äntligen kan vi börja se fram mot ett mer normalt år vad gäller pandemin. Med publik runt banorna blir det åter en höjd stämning och mer liv i arrangemangen. Det kanske är ytterligare ett skäl till att få tävlingsbilarna klara i tid. Anmälan är redan öppnad, och premiären blir som vanligt på Kinnekulle, vilket i år blir 20-22 maj. Redan den 24 april finns möjlighet att testa bilen på Kinnekulle.

I förra numret av Rutflaggan hade vi med en artikel om Magnus Ahlqvist och hans Stanguellini. Det var ett resultat av samarbete med Racestripe Magazine. Vi följer upp det med ytterligare en artikel, denna gång av Olof Wijk, som vi hoppas ni gillar. Han var för övrigt min instruktör när jag tog licens 1971. Förhoppningsvis kommer vi att utöka samarbetet framöver både vad gäller artiklar och andra erbjudanden som kan vara intressanta.

Jag misstänker att det är full fart i garagen nu, eller åtminstone på planeringen, inför årets säsong. För egen del har jag för mig att gå upp en klass med min Formel Junior, vilket innebär att gå från 997cc till 1100cc. Det lär som en enkel operation, bara att borra upp hålen och stoppa i litet större kolvar. Men så enkelt är det inte. De enda kolvar som finns kräver längre vevstakar

också, vilket inte var lätt att hitta. Dessutom är det litet mer krävande att handla från England nuförtiden, åtminstone för en som är ovan. Med mer effekt måste också växelådan ändras. Jag tänker nöja mig med att byta fyrans drev. Det blir i alla fall en intressant ock lärorik resa.

Banorna får allt svårare att få tillstånd för s.k. bullerdagar. Mantorp har blivit hårt drabbat, vilket medfört att man måste dra ner på antalet tävlingar. Det resulterade i att vi träffat avtal med Anderstorp om att köra där istället. Vi har också senarelagt tävlingen till sista helgen i augusti så att de som vill köra en utlandstävling kan åka till finska Hämeenlinna helgen innan. Vill man testa att köra utomlands så är det här en alldeles utmärkt tävling att börja med. Arrangören brukar ha en svenskspråkig kontaktperson som finns till vår hjälp i depån. Vi blir nog många som åker dit.

Nederländerna har anmält att de vill komma till Anderstorp med ca 30 standardbilar för att köra en deltävling i deras NKHTG-serie. Det är resultatet av kontakt i samband med hösttävlingen på Dijon där bröderna Ek deltog i deras deltävling där. Kontakten därifrån har sedan utvecklats vidare och vi kan nu glädjas åt att de vill köra till vår F1-bana och tävla.

Velodromloppet Grand Prix på Gelleråsen är ju vår egen tävling där RHK står som arrangör. Vi och banägaren har stora förhoppningar om att det skall bli en stor publiktävling i år. Förhandlingar pågår om att få filmning som direktsänds via SBF Play och även går att se i efterhand. Som vanligt finns möjlighet att köpa reklam i både sändningen, i programmet och i de olika heaten. Gör gärna reklam för loppet genom att klistra de bifogade dekalerna på privatbilen så de syns så mycket som möjligt.

Årsmötet närmar sig med raska steg och är bestämt till lördag förmiddag den 26 mars på det vanliga stället i Jönköping. Eventuellt försöker vi öppna en möjlighet att även vara med elektroniskt via Teams om intresse finns.

Bilsportförbundets prisutdelning som skulle varit i januari, har flyttats fram och kommer att ske i mars, datum är ännu inte bestämt. Det är då våra medaljörer i RM för Historisk Racing skall få sina medaljer. Ytterligare reklam för Historisk Bilsport sker på Elmiamässan under påsken. RHK kommer då att ha en monter där.

Lycka till med mekandet och så hoppas jag vi ses på årsmötet.

Hans Hillebrink
Ordförande

ÅRSMÖTE
LÖRDAGEN 26 MARS 2022, KL 10.00
PLATS: FIRST HOTEL I JÖNKÖPING

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Så var Jul och nyår avklarad och allt skall förhoppningsvis bli som "vanligt" igen. Får man väl hoppas i alla fall.

Mycket kommer att bero på om Coronapandemin har backat. Dock har flera arrangemang på vårkanten ställts in, bl.a. mässan i Bremen, som vi sydänningar brukar besöka. Många events i Sverige, bl.a. Elmia till påsk har dock meddelat att man "kör".

Tyvärr får man räkna med ett högre kostnadsläge på det mesta. På bränsle, bensin och diesel, har man redan smärtsamt konstaterat detta.

Trots all turbulens under förra året så kunde alla fem tävlingarna i RHK-Cupen fullföljas. Tanken är ju att vi skall kunna fortsätta med detta i år också, med den enda ändringen att Anderstorp ersätter Mantorp.

Alla (utom jag) är naturligtvis färdiga med sina bilar.

PS. Jag har haft svårigheter med min dator, därför har Rutflaggan blivit försenad. Och när det var fixat så

var det problem med tryckeriet då man hunnit åka på skidsemester och i övrigt grasserade Covid 19.

Men med tanke på vad som hänt i världen i övrigt så var väl detta av mindre betydelse. Men låt oss hoppas att det är över när väl tidningen kommer ut.



Racestripe
Motorsport Magazine

Den nya digitala motortidningen för bilentusiasten med intresse för historisk racing och för sportbilar.

 **Readly**

Tidningen ges ut exklusivt på Readly, Fungerar på PC, läsplatta och telefon.

Olof Wijk - 60 år av racing med gasen i botten

CHRISTER AXELSSON / RACESTRIPE

Olof Wijk hör med sin historik till en av svensk racings förgrundsfigurer. Idag lika aktiv vid styvt 79 års ålder och åter tillbaka i en Abarth 1000 som vid tiden det begav sig på 1960-talet. Men vi tar det från början.



Med nya bilen på Knutstorp -69. Olof trivdes inte alls med det nya chassiet och bytte tillbaka den hos Borch Christensen, men behöll motorn

Jag försökte ta Olof på telefon en kväll, utan framgång. Inte heller får jag svar på det sms där jag förklarar mitt ärende. Det är så att Olof tillbringar mycket av sin tid i garaget utanför Halmstad, ständig mekande med något som behöver tillsyn, och då är han inte nåbar. Men efter Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp ringer Olof äntligen upp. Ett samtal tar sin början och utvecklar sig till en god historia om svensk och internationell racingfernheter ödmjukt berättade av Olle. Vi gör ett besök i verkstaden på Fjelldalens gård i Harplinge, ett garage präglad av Olofs stilla ro och framgångsrika pragmatism, där vi avslutar samtalet kring en av svensk racings förgrundsfigurer.

Året var 1962 och Olle hade 20 år ung tagit sin förarlicens i Karlskoga genom Svenska Racerförare Föreningen. Samma år gjorde han debut med en MGA i anrika Kanonloppet mot bland annat snabbe C-G Hammarlund i en Porsche Carrera Resultatet blev en sjunde plats av de som kom i mål av 15 startande.

Efter militärtjänstgöringen var det åter dags hösten 1963 på Knutstorp. Nu hade MGA:n bytts ut mot en BMW 700 med en andraplats i ett debutantlopp, men det krävdes mer än en standardvagn för att konkurrera -64. Olles far, skrothandlare i Halmstad, kände roadracing-åkaren Evert Carlsson, också han från

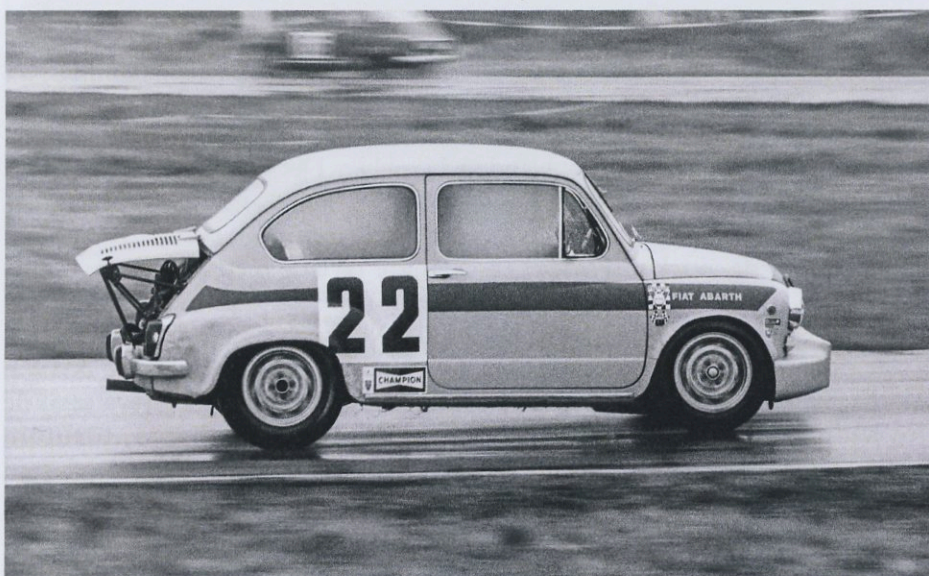
Halmstad. Han körde som privatåkare en BMW-cykel ute i Europa och var välkänd av BMW. Evert fick i uppdrag att författa ett brev till huvudkontoret i München. Det överraskande svaret var positivt, på hyllan fanns en komplett 700-fabriksmotor, och då BMW inte längre tävlade med modellen, kunde den köpas loss. Olle med far åkte ned till BMW och hämtade hem fyndet. Trots den nya motorn kunde BMW:n ändå inte riktigt konkurrera med de hårdtrimmade Saabarna, förutom på den knixiga Ring Knutstorp som gav en andraplats i SM-tävlingen. Samma år körde Olle EM-tävlingen i Kanonloppet och kämpade med den lilla 700:an mot Ford Galaxie och MB 300. En femteplats i klassen blev det.



Olof på Fjellbacka gård med den ena av två i Sverige idag rullande Abarth 1000. Vikten är låga 583 kg som vilar på Abarths 5 1/2 tums Campagnolo magnesiumfälgar.



Olle Wijk kör nu familjens Abarth i 1000-Cupen. Här på Ring Knutstorp 2021.



Vid Velodromloppet 1968 kördes ett 1-timmesslopp (IMS-Trophy). Där vann Olof sin klass och kom femma totalt.

Tävlandet i Sverige växlades med dito i Danmark, ofta i täta duster med Leif Englund i Abarth och Roland "Stor-Lövis" Johansson i DKW.

Säsongen 1965 ställde fabrikssteamet Abarth Corse upp med hela fem bilar i Kanonloppet. Samtliga fem varvade hela startfältet sånär som på en bil. Abarth var den bilen man skulle köra. Sagt och gjort, en Abarth beställdes till SM-klassen Grupp 2 upp till 1000 cc, och Olle åkte så ner vintern 1965-66 för att hämta hem den. Bilen var en helt färdig vinnarbil till priset 17.000 kr med reservdelar som behövdes.

Samma år återvände Olle för 500 km-loppet på Nürburgring som ensam förare. Efter 3 1/2 timmars racing kunde Olle utmattad konstatera att han slagit samtliga fabriksbilar från Abarth Corse. Abarths tävlingsledare Avidano var inte nöjd, men var kanske litet glad då Olle fick plats vid Abarth Corses bord under den efterföljande festen.

1969 ställde Olle, nu med co-driver Björn Steenberg, upp på Nürburgring 1000 km. Loppet hade nu VM-status. Under 5 1/2 timme håller de ledningen, återigen före Abarth Corse. Möjligen genom att Ringen är ojämn och skumpig, gick mekanismen till varvräknaren sönder och de slog av på takten för att inte riskera motorn. Av det följde att de blev omkörda de sista 20 minuterna och fick nöja sig med en andraplats.

Det var uppenbart att Olle och kompani under denna tid var att räkna med bland eliten i de europeiska långloppen, trots sin privatstatus. Till säsongen -70 byggdes Abarthen om till Grupp 5 med skärmbreddare, ny topp och två dubbla Webrar, vilket gav 20 hk till. 1971 såldes Abarthen till Norge.

Till 1973 inköptes en Astra som kom med en Ford F2-motor och chassie i trä, signerat Costin. Med Astran fortsatte tävlandet i Sverige och ute i Europa fram till 1981, då den såldes till Jan Liljesköld. Tanken var att lägga hjälmen på hyllan. 1984 hörde Jan av sig på nytt. Astran var nyrenoverad och Olle ombads att göra inställningarna på den. Jan ville även att Olle skulle tävla igen, alla omkostnader betalda.

Det tog en del övertalning, men så blev det, med en del inledande SSK-race -85. Samme Jan köpte en Attila CanAm med V-8 från Chevrolet som även den renoverades. Av bara farten(!) tog

Olle hand om rattandet även här. En hemsk vagn minns Olle – stor motor och knappt några bromsar. Nästa projekt från Jan var en riktig Le Mans racer, en Lola 390 som hade körts av de Cadenet till en tredjeplats. Det var en härlig bil berättar Olle. På Mulsanne toppade den 375 km/tim innan chikaverna infördes. Olle styrde den under några år.

Jan gick sedan bort år 2000 och Olle slutade en andra gång – nu för gott, var tanken. Sonen Tobias och en kamrat ville nu köra Långloppscupen på Anderstorp. Gärna tänkte Olle, men utan mig. Sonen byggde ihop en vagn av en Alfa från familjeskroten och den hängde med i några år. Den kom att ersättas av ett bygge på Honda CRX, som än idag finns kvar i garaget.

Men Olles tävlingsnerv skulle komma att väckas igen. På Mantorp 2014 rattade Olle återigen en Abarth som Caj Wallin hade lånat ut. Caj hade frågat om Olle ville köra ihop med forne konkurrenten Arne Allard. Det kulminerade i en uppvisningskörning på Falkenberg under 50-årsjubileet.

Olle hade ”fått blodad tand”, uttrycker han. Det hela bar inte bättre än att han 2020 med sonen Tobias, köpte bilen från Caj, en -66:a byggd -65 av Abarth. Enligt vad Olle känner till, den ena av just nu rullande original Abarth i Sverige, den andra lär finnas i Göteborgstrakten.

Den egna bilen från 60-talet finns numera i Italien, ännu i sitt ombyggda grupp 5-utförande, men nu ekiperad med en racebaklucka från -71. Det finns planer på att hälsa på den i Italien.

Nästa gång vi får se Olle in action blir förhoppningsvis under sommaren 2022 – still going strong.



Förutom på Nüburgring så vann han Ring Knutstorp Cup.

Spridda bilder från den gångna säsongen

Mats Berglind i sin SAAB 95, kopia på en av Erik Carlssons Monte Carlo-bilar, följs här av Lars-Erik Danielsson, SAAB 96 Sport på Gelleråsen.

Foto: Racefoto.



Här var det gott om bilar. P-O Persson #43 försvinner ut ur bilden i sin SAAB 96. Han följs av #7 Gustaf Stenquist, Fiat Abarth 850 TC, #40 Claudio Menchini, Fiat 850 TC, #30 Christer Olsson, SAAB 96 Sport och #22 Dan Henningsson, Opel Kadett. I bakgrunden skymtar t.h Peter Nylén och t.v. Krister Wigren, bägge i SAAB 96 Sport. Foto: Racefoto.



Sällsynta fåglar på Falkenberg. Närmast Dick Gärder i sin Ford Anglia och vid sidan om, Andreas Hillby, SAAB 92.

Foto: Racefoto.

Ett följe med Formel Juniorbilar på Gelleråsen. Först Lars-Göran Sjöberg med sin Cooper T59, följd av Peter Pettersson Berg, Focus Mk III och Fredrik Bolander, Elva 100-BMC.

Foto: Racefoto.



Heatet för förkrigsbilar blandades med nyare Formel Junior på Falkenberg, och det blev väl litet av en "kulturrock" som kan anas på denna bilden. Petter Huse, #66 i sin Focus Mk IV passerar utanför Glenn Billqvist #38, Riley TT Sprite.

Foto: Racefoto.

Förkrigare på Falkenberg. Peter Kumlin leder med sin M.G. TC före Håkan Håkansson i sin SS 100.

Foto: Racefoto.



*Uppgörelse på Kinnekulle. T.v.
Magnus Ramsö i en
Reynard 873 och t.h.
Björn Johansson,
Ralt RT3.*

Foto: Racefoto.



*Här kommer Peter "Lill-Orsa"
Boblin med sin Ralt RT30 på
insidan om Tomas Andersson
i sin Formel Opel Lotus,
sekunden innan de körde ihop.*

Foto: Racefoto.

*Joakim Broström först, följd av
Mikaela Månlycke, Roland
Svensson, Björn Johansson och
Anders Lofthammar. Månlycke
körde en March 812 F2-bil,
de övriga Ralt F3-bilar av olika
modeller.*

Foto: Racefoto.





Roland Svensson, #95 har satt sig i en besvärlig situation på Kinnekulle med sin Merlyn. #21 Bengt Lofthammar lyckades smita förbi, medan Dick Österback tvingas väja.

Foto: Racefoto.

Two of the older FF-cars (early 70s) on Gelleråsen with chauffeurs who are closest veterans in this context. #23 Björn Otterberg, Merlyn Mk 20A and #18 Lars-Erik Åkersten, Hawke DL2A.

Foto: Racefoto.



Nicklas Nilsson, Reynard 88F jagas av Håkan Tagesson, Tiga FF77 vid finalen på Falkenberg. Nicklas var omutlig och vann bägge heaten före Håkan Tagesson.

Foto: Racefoto.

460 Formel Veefight från
Kinnekulle. #38 Nicklas
Bencsik, RPB och
Jan Lindqvist Beach
Car Spec.

Foto: Racefoto



Vi vill ju gärna ha fler damer som
tävlar, men här har vi i alla fall
två st. på samma bild på Gelleråsen.
#83 Nettan Olm, GMS III före
#44 Suzanne Qvist, Karolin.

Foto: Racefoto.

På Falkenberg kunde vi få se #57
Anders Öhman, Autodynamics
och #11 Tommy Johansson,
Kaimann fightas.

Foto: Racefoto.



*På Kinnekulle regnade det.
Främst Tommy Bencsik, Lotus
Elan, följd av Anders Lotsengård,
Austin Healey 3000 och
Per Roxlin M.G. Midget Spec.*

Foto: Racefoto.



*Lars Weigl i en svagt
överstyrande Porsche 911
följd av Jimmy Edwardsson
i en understyrande MGB
på Gelleråsen.*

*55 Mats Ek på väg ut ur bild
på Falkenberg, följd av
Jan Richter, Chevrolet Corvette,
Jimmy Edwardsson MGB och
Per-Gunnar Johansson,
Austin Healey 3000.*

Foto: Racefoto.



Här var det mycket "2:a generationen" bland alla dessa Hundkojor. Främst Kevin Bengtsson, följt av Victor Roxlin, Bengt-Åke Bengtsson (1:a generationen) och Martin Andersson.

Foto: Racefoto.



Det var gott om stora bilar på Gelleråsen. Här har vi ett par: # 94 Matz Fröbom, Ford Galaxie och #20 Bengt Quist, Ford Mustang.

Foto: Racefoto.

Jonas Pölda lånade Conny Abrahamssons "Liptons" Ford Escort 1300 GT i andra racet på Falkenberg och gjorde en lysande uppkörning. Här ligger han före Anders Jensen också i en Escort 1300 GT.

Foto: Racefoto.



Ur regndimman på
Kinnekulle. Främst
#14 Hasse Jerkerfot,
Austin Clubman 1275,
t.v. Hans Eklund,
SAAB Sonett 2T, och t.h.
Lars Göransson,
NSU 1200 TT.

Foto: Racefoto.



Lars Fritz i Hundkojan
före Mats Bergryd i
Ford Mustang Boss 302
på Gelleråsen.

Foto: Racefoto.

Tomas Hall ligger här
knäppt före Bo Warminus
på Falkenberg. Båda i
Ford Escort RS 1600.

Foto: Racefoto.

