

RUTFLAGGAN NR 2 2004



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

STARTNUMMER...



... behövs det? Vi har ju transpondrar med oss, så det ordnar ju sig av sig självt med tidtagning och varvräkning. Jaha, ja, publiken, förstås. Fast för att hålla isär de bilar som kör i STCC behövs kanske inga nummer, men för att hålla ordning på alla de bilar som ses på bilden ovan så är det nog bra för åskådaren om bilen är försedd med ett nummer. Panharden som är överraskande långt fram på griden kunde man kanske ha identifierat ändå, men alla Volvo (!) och Alfa eller DKW? Bilden är från starten till 6-Stunden Grosser Preis der Tourwagen på Nürburgring 1962. Peter Lindner/Peter Nöcker i Jaguaren med vit fartrand vann före den andra Jaguaren med Tilo Schadrack och trea blev Peter Ruby/Dieter Manzel i en DKW Junior.

"Bruno vill bara säga" ...

BRUNO RÖSLER

Apropå serieavgiften 500:-

Denna avgift beslutades på årsmötet. Det innebär att Du som vill köra i ett RHK-heat 2004, måste betala årsavgiften 500:- OCH serieavgiften 500:- Sålunda kostar det i år summa 1000:- för aktiv medlem.

Enda undantagen är de förare som gästar oss med utländskt utfärdad licens.

Den extra serieavgiften har givetvis inte tillkommit av en slump eller för skojs skull. Vår årsavgift har hållit sig på en konstant nivå i ca 10 års tid. I stället för en generell höjning för alla medlemmar, varav ca hälften endast är stödjande och icke aktiva, bedömde årsmötet av rättviseskäl, att de aktiva skall betala de kraftigt höjda arrangemangskostnaderna.

RHK är en idéell förening och har som sådan inget eget ekonomiskt vinstintresse. Däremot MÅSTE vi betala kostnaderna som åläggs oss för att vi ska få köra på ett betryggande sätt. RHK vill inte medverka till körningar utan föreskriven säkerhet som krävs av myndigheter och SBF. Det borde ligga i allas intresse.

Skulle klubbens årsnetto ge överskott är problemen lätt lösta, (behaglig tanke), t.ex. sänkta avgifter för kommande säsong.

Bruno

Classic Velodromloppet

4-6 juni 2004



Se nu till att anmäla Dig till *vår egen* stortävling, *Classic Velodromloppet*. Respektera att anmälningstiden går ut den **9 maj**.

Det kommer att tryckas ett fint souvenirprogram, vilket gör att vi behöver en litet längre framförhållning, och Du vill väl ändå vara med i programmet, väl??

Ja, nu var det tänkt att denna Rutflagga skulle komma ut innan Kinnekulle för att texten ovan skulle vara relevant, men av olika orsaker så blev det ett par dagar försenat. Men har Du inte anmält dig så gör det bums.

Startnummerförteckning RHK-Cupen 2004

Heat 1 Äldre GT/GTS-bilar, "GT -65"

Rev. 04 03 09

Klass HGT, CGT 12, Period F: 1962-65, över 2500 cc

1.			6.		
2. Kent Sävåsen	Chevrolet Corvette	1964	7. Björn Jansson	Jaguar E-Type	
3. Hans-Eric Johansson	Jaguar E-Type	1963	8. Henry Andersson	Chevrolet Corvette	1965
4. Karl Arne Henriksson	Jaguar E-Type	1962	9. Ulf Randers	Jaguar E-Type	1962
5. Mats Ek	Sunbeam Tiger	1964	10.		

Klass HGT, CGT 11, Period F: 1962-65, 1601-2500 cc

11. Per-Erik Svensson	Triumph TR 4A	1966	18. Tomas Ekman	Volvo P 1800 S	1965
12. Kenneth Arvidsson	TVR Grantura Mk III	1963	19. Andris Nollendorfs	Porsche 911	1965
13. Nisse Nilsson	Porsche 911	1965	20. Frank Högman	Porsche 911	1965
14. Lars Brunn Dahl	Porsche 911	1965	21. Carsten Wihlborg	M.G. MGB	
15. Carl Broberg	M.G. MGB	1965	22. Lasse Jönsson	Porsche 904	1964
16. Björn Jansson	M.G. MGB		23. Lars-Göran Hagman	Marcos 1800 GT	1965
17. Per Broberg	M.G. MGB	1966/65	99. Mikael Royson	Marcos 1800 GT	1965

Klass HGT, CGT 10, Period F: 1962-65, 1301-1600 cc

25. Rolf "Myggan" Nilsson	Lotus Elan	1965	31. Roger Adamsson	Lotus Elan	1965
26. Anders Ek	Lotus Elan	1965	32. Tommy Brorsson	Lotus Elan	1963
27. Bengt-Åke Bengtsson	Lotus Elan	1964	33. Thomas Henrysson	Lotus Elan	1964
28. P-Å Forswall	Lotus Elan	1964	34.		
29. Tord Ekegren	Lotus Elan	1964	35. Olof Cederberg	Lotus Elan	1965
30.					

Klass HGT, CGT 9, Period F: 1962-65, 1151-1300 cc

37. Pontus Hemmingsson	Matra Djet	1965	38.		
------------------------	------------	------	-----	--	--

Klass HGT, CGT 8, Period F: 1962-65, 0-1150 cc

41.			44. Christer Nilsson	Ginetta G4	1965
42. Horst Brüning	Ginetta G4	1964	45. Johan Berg	Triumph Spitfire Mk 1	1964
43. Jan-Erik Josefsson	Triumph Spitfire	1965			

Klass HGT, CGT 7, Period E: 1955-61, över 2500 cc

51. Axel Wramell	Austin Healey 100/4	1956	54. Anders Lotsengård	Austin Healey 3000 Mk1	1959
52. Kåge Schildt	Austin Healey 3000 Mk II	61	55.		
53.					

Klass HGT, CGT 6, Period E: 1955-61, 1601-2500 cc

62. Mikael Hoffstedt	Volvo P 1800	1961			
----------------------	--------------	------	--	--	--

Klass HGT, CGT 5, Period E: 1955-61, 1301-1600 cc

71. Jan Skoog	Porsche 356	1957	76.		
72. Per Rosendahl	Porsche 356	1959	77. Hans Nilsson	Porsche 356 A	1959
73. Michael Rosenlechner	Porsche 356		78. Henning Riise	TVR Grantura	1960
74. Walter Rosenlechner	Porsche 356		79. Andris Nollendorfs	Porsche 356 Speedster	1958
75. Jörgen Öhman	Porsche 356 Super 90	1960			

Klass HGT, CGT 4, Period E: 1955-61, 1151-1300 cc

89. Alf Hansson	Alfa Romeo Giulietta SV	1961	93.		
90. Jenna Brorsson	Lotus Elite	1960	94. Lennart Almström	Lotus Elite	1960
91. Lennart Henjer	Alfa Romeo Giulietta S	1961	95. Jörgen Carlsson	Lotus Elite	1961
92.					

Klass HGT, CGT 3, Period E: 1955-61, 0-1150 cc

96. Leif Mohlin	Austin Healey Sprite				
-----------------	----------------------	--	--	--	--

Heat 2 Äldre standardbilar, "Std. '65"

Rev. 04 04 29

Klasser HCT, CCT 1-2, HCT, CCT 6-7, Period E före 1962, 0-1300 cc

1. Peter Kumlin	Austin A 35	1957	6. Nicklas Enander	SAAB 92	1954
2. Fredrik Tornérhielm	SAAB 93	1959	7. Göran Dahlé	SAAB 96	1961
3. Per Hågeman	DKW Junior	1962/61	8. P-O Eriksson	BMW 700 Sport	1961
4. Hans P. Zolnir	SAAB 96	1961	9. Elmon Larsson	Austin A 40 Futura	1961
5. Göran Dahlé	SAAB 93 GT 750	1960			

Klasser HCT, CCT 3-5, HCT, CCT 8-10, Period E före 1962, över 1300 cc

10. Daniel Ene	Volvo PV 544 Sport	1961	12. Gunnar Olsson	Volvo PV 544 Sport	1961
11. Axel Ekman	Volvo PV 544 Sport	1961	14. Calle Bergström	Hudson	1950

Klass HCT, CCT 11, Period F: 1962-65, 0-1150 cc

15. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport		23. Tord H. Elander	NSU Prinz 1000	1965
16.			24. Sebastian Wrethagen	Austin Cooper S	1964
17. Bosse Lindman	SAAB 96	1964	25. Sören Forsberg	DKW F 12	1965
18. Bengt Pettersson	SAAB 96 Monte Carlo	1965	26. Peter Bäckström	SAAB 96	1964
19. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	1965	27. Uno Dahl	SAAB 96 Sport	1963
20. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	1966/65	28. Krister Wigren	SAAB 96 Sport	1963
21. Lars Byström	DKW F 12	1963	29. Gunnar Johansson	SAAB 96	1965
22. Dan Henningsson	Opel Kadett	1964	30. Kenneth Nilsson	DKW F 12	1964

Klass HCT, CCT 12, Period F: 1962-65, 1151-1300 cc

31. Max Wiebke	Austin Cooper S	1965	41. Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	1964
32. Håkan Lindevret	Austin Cooper S	1964	42. Nicklas Johansson	Austin Cooper S	1965
33. Andy Eriksson	Morris Cooper S	1965	43. Ola Magnusson	Ford Anglia Super	1963
34. Lars Fritz	BMC Cooper S		44. Bengt Bengtzon	BMC Cooper S	1964
35. Gunnar Dahlgren	Austin Cooper S	1965	45. Frank Edvinsson	BMC Cooper S	1964
36. Ulf "Doc" Lindberg	BMC Cooper S		46. Håkan Lidebjer	Austin Cooper S	1965
37. Lars-Göran Itskowitz	Morris Cooper S	1965	47. Pähr Svensson	BMC Cooper S	1965
38. Lennart Thurn	Morris Cooper S	1965	48. Hans Söderholm	BMC Cooper S	1965
39. Axel Wramell	Austin Cooper S	1965	49. Yngve Gustavsson	Morris Cooper S	1965
40. Carl von Heidenstam	Austin Cooper S	1965	50.		

Klass HCT, CCT 13, Period F: 1962-65, 1301-1600 cc

51. Bo Warmenius	Ford Lotus Cortina	1965	61. Björn Mattsson	Alfa Romeo 1600 GTA	1965
52. Pähr Svensson	Ford Lotus Cortina	1964	62. Thomas Thelin	Ford Lotus Cortina	1965
53. Axel Lind	Alfa Romeo Giulia Super		63. Jenna Brorsson	Ford Lotus Cortina	1963
54.			64. Gerhard Carlsson	Ford Lotus Cortina	1964
55. Arne Allard	Alfa Romeo Giulia Super	1965	65. Robert Pettersson	Alfa Romeo Giulia Spr GT 65	
56. Bo Johnsson	Alfa Romeo 1600 GTA	1965	66. Ulf "Doc" Lindberg	Ford Lotus Cortina	1963
57. Bjarne Nygren	Ford Lotus Cortina		67.		
58. Thomas Bergelin	Alfa Romeo Giulia Super		68. Jonas Modin	Ford Cortina GT	
59. Sören Johansson	Ford Lotus Cortina	1963	69. Christer Nordlund	Ford Lotus Cortina	1965
60. Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	1965	70. Jan-Erik Josefsson	Ford Cortina GT	1965

Klass HCT, CCT 14, Period F: 1962-65, 1601-2500 cc

71. Anders Hylén	Volvo Amazon 122 S	1965	80.		
72.			81. Jan-Ove Johansson	Volvo Amazon 122 S	1965
73. Per-Magnus Lidebjer	Volvo Amazon 122 S		82.		
74. Hans Axmyr	Volvo Amazon 122 S		83. Dick Gärder	Volvo Amazon 122 S	1966/65
76. Ola Åkesson	BMW 1800 Tisa	1965	84. Hakon Mörner	Volvo Amazon 122 S	1964
77. Alf Andersson	Volvo Amazon 122 S	1965	85. Karl-Erik Pettersson	Volvo Amazon 122 S	
78. Östen Johansson	Volvo Amazon 122 S		86. Nils Thelin	Volvo Amazon 122 S	1964
79. Dan Johansson	Volvo Amazon 122 S	1964	88.		

Klass HCT, CCT 15, Period F: 1962-65, över 2500 cc

89. Lars Esselius	Ford Falcon Futura Sprint	64	95. Thomas Gustavsson	Ford Mustang	1965
91. Bo Bergström	Ford Mustang	1965	96. Magnus Karlsson	Ford Mustang	1965
92. Richard Schultz	Ford Mustang	1965	97. Mats Ricknäs	Ford Mustang	1965
93. Victor Israelsson	Ford Mustang	1965	98. Mikael Ward	Ford Mustang	1965
94. Tommy Johansson	Ford Falcon Futura Sprint	64	99. Johan Högman	Ford Falcon Futura Sprint	64

Heat 3 Nyare formelbilar

Rev. 04 04 29

Formel V 1300, 2-förgasare "D"

2. Östen Ljungberg	RPB	1970	6. Jacob Jung	Hansen Mk VI	1975
3. Lars-Inge Hulterström	Vee-Max Mk 8	1976	7. Klas Lindqvist	BMVee-Kami	1976
4. Stefan Nilsson	Hansen	1975	8. Lars-Gunnar Ljungman	Kaimann	1973
5.					

Klass FF/1, Formel Ford, Period G: 1968-71

10. Björn Larsson	Lotus 61	1970	18. Lars-Erik Åkersten	Hawke DL 2A	1970
12. Thomas Bergelin	Lotus 61	1970			

Klass FF/2a, Formel Ford, Period H: 1972-76

19. Håkan Alriksson	Tiga FF 76	1976	27. Christer Andreassen	Royale RP 21	1975
20. Jörgen Eriksson	Royale RP 21	1975	28. Mikael Gustavsson	Van Diemen RF 75	1975
21. Per Norberg	Merlyn Mk 20A	1972	29.		
22. Lars-Gunnar Ljungman	Royale RP 16A	1974	30. Anders Dellegård	Royale RP 21	1975
23. Björn Otterberg	Merlyn Mk 20A	1972	31.		
24.			32. Torbjörn Jungeby	Van Diemen RF 76	1976
25. Ursula Ljungberg	Royale RP 21	1975	33. Per Knuthson	Van Diemen RF 76	1976
26. Mats Lundvall	Titan Mk 6C	1973			

Klass FF/2b, Formel Ford, Period I: 1977-81

34. Henrik Hansson	Tiga	1977	42. Mats Andersson	Hawke DL 19	1978
35. Edgar Dahlin	Van Diemen RF 79	1979	43. Christer Andersson	Crossle 32 F	1978
36. Lars Ove Andersson	Van Diemen RF 79	1979	44. Rolf Johansson	Van Diemen RF 77	1977
37. Henry Andersson	Van Diemen RF 79	1979	45.		
38. Ingemar Pettersson	Van Diemen RF 77	1977	46. Ulf Peterson	Saracen Mk 20	1978
40. Olle Rundqvist	Van Diemen RF 79	1979	48. Björn Holmqvist	Van Diemen RF 80	1980
41. Hans Lundberg	Royale RP 24	1977	49. Peter Sikström	Van Diemen RF 79	1979

Klass FF/3, Formel Ford, Period J: 1982-86

50. Henrik Hansson	Van Diemen RF 85	1985	56. Pär Martin Ahlsröd	Royale RP 36	1985
51.			57. Villy Zielinski	Van Diemen RF 84	1984
52. Claes Juhlin	Van Diemen RF 84	1984	58.		
53. Micke Juhlin	Royale RP 31	1982	59. Axel G. Madsen	Sparton	1985
54. Mats Lindhagen	Van Diemen RF 85	1985	60. Aslak Heldahl-Haugen	Van Diemen RF 85	1985
55. Claes-Göran Pettersson	Van Diemen RF 83	1983			

Klass F3/2, 1000 cc Period G: 1964-70, och F3/4, 1600 cc Period H; 1971-73

61. Leif O. Jönsson	Titan Mk 3	1968	65. Magnus Ahlqvist	Cooper T 71	1964
62. Ulf Peterson	Focus Mk V	1965	66. Jörgen Ekdahl	Lotus 69	1970
63. Ferdinand Gustafsson	Brabham BT 18	1966	67. Morgan Södergren	Chicken	1966

Klass F3/4, 2000 cc Period I och J: 1974-1985

68. Francis Horn	Chevron B 38	1977	73. Richard Appelgren	March 753	1975
69. Mats Haleen	Lola/March		74. Per Boström	Ralt RT 1	1979
70. Carsten Frimodt	Brabham BT 38	1972	75. Peter Gustafsson	Magnum 853	1985
71. Gabriel Wergeland	GRD 733	1973	76. Johan Krondahl	Ralt RT 3	
72. Mats Andersson	Ralt RT 3	1981			

Formel Ford 2000, Period H+I: -1985

77. Stefan Olsson	Reynard SF 84	1984	82. Johan Krondahl	Van Diemen RF 85	1985
78. Johnny Hansen	Reynard SF 84	1984	83. A.Forsberg/L.Engström	Delta 1980	
79. Steen Seit Jespersen	Reynard SF 83	1983	84. Jonas Waern	Reynard SF 78	1978
80. Bruno Hvid Nielsen	Reynard SF 84+SF 79	1984	85. Morgan Södergren	Reynard SF 83	1983
81. Rune Karlsson	Sparton SF 79	1979			

Formel 2, Atlantic, Period G+H+I: -1985

88. Rolf Johansson	GRD 722	1972			
--------------------	---------	------	--	--	--

Formel Super-Vee "F"

99. Claes-Göran Pettersson	Vee-Max Mk 9	1978			
----------------------------	--------------	------	--	--	--

Heat 4 Äldre formelbilar

Rev. 04 04 18

F3/1, 500 cc, Midget: 1948-60

1. Allan Göransson	Swebe-Triumph	1954	15. Håkan Sandberg	RJ 5001958	
2. Lars Håge	Swebe-JAP	1952	16. Torbjörn Eriksson	Effyh-JAP	1949
3. Per Håge	Cooper Mk 12-Norton	1958	17. Ulf Peterson	Effyh-SRM	1949
4. Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP	1958	18. Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	1956
5. Roland Fröjd	Cooper Mk 11-Norton	1957	19.	1949	
6. Tbn.	Swebe-JAP	1948	20.		
7. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	1958	21. Torbjörn Eriksson	Effyh-JAP	1950
8.			22. Kjell Berg	Swebe-JAP	1949
9. Anton Svensson	Alfa Dana-JAP	1956	23. Thorkil Kirk Simonsen	Alfa Dana-JAP	1958
10. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	1958	24. Peter Kumlin	Effyh-JAP	1949
11.			25.		
12.			28. Rickard With	Effyh-JAP	1949
14. Håkan Sandberg	JBS-Norton	1952	31. Calle Bergström	Special-FN	1949

Förkrigsbilar, Period A-D: -1946

30. Roy Palm	Rally NCP	1930	36. Carl-Olov Christiansson	Alvis 12/70 Spec.	1938
32. Roland Haraldsson	Riley Brooklands	1929	37. Magnus Ahlqvist		
33. Lars-Göran Itskowitz	Riley Brooklands	1930	38. Bo Lindgren	M.G. K-Spec.	1934
34. Svend Algren	M.G.		39. Roland Svensson	Riley 1935	
35. Magnus Neergaard	Riley 9 sports	1931	40. Ingemar Wittström	M.G. KN Spec.	1934

Formula Junior, Period E: 1958-60

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

Formel Junior, Period F: 1961-63

50. Mikaela Axelsson	Lotus 22-Ford	1962	54. Jörgen Carlsson	Merlyn Mk 3-Ford	1961
53. Anders Ericsson	Lola Mk 5-Ford	1962	57. Göran Anderberg	Elva 200-Ford	

Formel Vee 1200 "A"

60. Karl G. Ljungberg	RPB	1967
-----------------------	-----	------

Formel Vee 1300 "B"

61.			71.		
62.			72.		
63. Bo Petterson	RPB	1967	73. Alf Karlsson	Beach Car	1965
64. Lars Runo Tillback	RPB		74.		
65.			75. Kent Baeck	RSM Tasco	1967
67. Lennart Mattsson	RPB	1968	76.		
68. Kenneth Ryd	Beach Car		77. Louis Banka Jonson	Dolling	1967
69. Kent Wegelt			78.		
70. Åke Lindh	LS 4		79. Lars Jonsson	Beach Car	1968

Formel Vee 1300 "C"

66. Alf Andersson	RPB	1967	90. Thomas Nyberg	Hansen Mk IV	1971
80. Roger Johansson	RPB	1970	91. Lars-Gunnar Johansson	GMS III	1970
81. Catharina Hansen	Hansen MK IV	1971	92. C. G. Peterson	BMVee	1971
82. Anderz Johansson	RPB	1970	93. Seved Lundberg	RPB 1970	
83. Christian Sörensen	BMVee	1969	94. Bertil Persson	RPB 1971	
84. Sven-Erik Hedman	Motul	1970	95. Karin Hansen	Hansen Mk IV	1971
85. Axel Madsen	BMVee	1969	96. Olle Grimstedt	Austro Vau	1969
86. Nils-Åke Gustafsson	Hansen Mk 3	1969	97. Sven-Åke Svensson	Austro Vau	1970
87. Jacob Jung	Hansen Mk IV	1970	98. Ricard Madsen	AGM Mk 2	1969
88. Curt Johansson	RPB	1970	99. Linus Sjöberg	Veemax	1969
89. Nils Wramell	Hansen Mk IVb	1971			

Heat 5 Nyare standard- och GT-bilar

Rev. 04 04 17

Klass TC 22, Period (G2)+H 1970-75, 0-1300 cc

2. Erik Andersson	NSU Spiess	1967	6. Joakim Elander	NSU 1300 TT	1971
3. Bo Johansson	Renault R8 Gordini	1967	7.		
4. Ronnie Mattsson	Mini Cooper S	1970	8. Lars-Erik "Atte" Åkersten	BMC Clubman	1972
5. Pähr Svensson	BMC Clubman 1300 GT	1971	9. Håkan Lindevret	BMC 1275 GT	1972

Klass TC 23, Period (G2)+H 1970-75, 1301-1600 cc

11. Christer Johansson	Ford Escort TC		18. Mikael Södergren	Ford Escort TC	1970
12. Gerhard Carlsson	Ford Lotus Cortina Mk II	1968	19. Stefan Hilding	Ford Escort TC	1970
13. Tommy Brorsson	Ford Escort TC		20. Thomas Bengtsson	Alfa Romeo 1600 GT	1970
14. Sven-Åke Hermansson	Ford Escort TC	1969	21. Christer Nordlund	Ford Escort TC	1972
15. Bo-Göran Fritzson	Ford Escort TC	1969	22. Kjell Wallin	Ford Escort TC	1972
16. Sture Danielsson	Ford Escort TC	1969	23. Anders Agfors	Alfa Romeo 1600 GTj	1966
17. Gabriel Wegerland	Ford Escort TC	1969			

Klass TC 24, Period (G2)+H 1970-75, 1601-2000 cc

24. Roland Falkenbäck	Alfa Romeo 2000 GTV	1968	35. Stefan Olsson	Ford Escort Mk II	1975
25. Lennart Björk	Ford Escort RS 1600		36. Hans Axemyr	Volvo 142	1972
26. Rikard Hasselblad	BMW 2002 Ti	1970	37. Lars Krokstedt	Volvo Amazon 122 S	
27. Håkan Munter	BMW 2002 Ti	1970	38. Svererik Myhr	Ford Escort RS 1600	1972
28. Anders Berger	Ford Escort RS 1600	1970	39. Tage Johansson	Volvo Amazon	1970
29. Benny Pettersson	Volvo 142	1970	40. Lennart Elofsson	Alfa Romeo 2000 GTV	1975
30. Sören Gunnarsson	Ford Escort 1700 X-flow	1970	41. Per Löveryd	Alfa Romeo 2000 GTV	1974
31. Tommy Sjödin	Ford Escort RS 1600	1970	42. Ulf Andersson	Volvo 142	
32. Michael Rasmussen	Ford Escort Mexico	1970	43. Erik Berger	Ford Escort RS 1600	1975
33. Thomas Hall	Ford Escort RS 1600		44. Curt Linusson	Volvo 142	
34. Lennart Nilsson	SAAB 96 V-4	1971	45. Greger Peterson	Ford Escort RS 1600	

Klass TC 25a, Period (G2)+H 1970-75, 2001-3000 cc

51. Fredrik Andersson	Ford Capri 3000	1970	55. Johan Strimbold	Ford Capri 3000	1970
52.			56. Bo Bergström	Ford Capri 3000	
53. Magnus Paulsson	Ford Capri 3000		57. Jürg Bächli	Opel Commodore	1970
54. Kristoffer Lindquist	Ford Capri 3000	1970	58. Jonas Nihlén	Opel Commodore GS	1972

Klass TC 25b, Period (G2)+H 1970-75, över 3000 cc

1. Rune Tobiasson	BMW 3,0 CSL		65. Hans Rosendahl	Chevrolet Camaro	1969
61. Anders Persson	Chevrolet Camaro	1969	66.		
62. Jonas Bengtsson	Ford Capri 3100		67.		
63.			68. KG Almström	BMW 3,0 CSL	1972
64. Uno Svensson	Ford Capri 3100	1973			

Klass GTS 19, 0-1300 cc

70. Stefan Svensson	Fiat Abarth Scorpione	1970
---------------------	-----------------------	------

Klass GTS 20, 1301-1600 cc

71. Anders Sperber	Lotus Elan	1967	75. Christer Svensson	Alpine Renault A 110	1970
72.			77. Lars Sandblom	Lotus Elan	
73. Axel Lind	Marcos 1600 GT	1968	78. Jan Hellberg	Marcos 1600 GT	1968
74. Pähr Svensson	Marcos 1600 GT	1968	79. Bruno Olsson	SAAB Sonette V-4	1968

Klass GTS 21, 1601-2000 cc

80. Marius Heggstad	M.G.B		82. Hans Edin	MGB GT	
81. Bosse Tinghäll	Porsche 914/6	1970			

Klass GTS 22, över 2000 cc

86. Axel Ekman	Porsche 911 Carrera	1974	88. Pekka Nyström	Chevrolet Corvette	1970
87. Lasse Jönsson	Porsche 911 Carrera RSR		89. Andris Nollendorfs	Porsche Carrera	

Heat 6 Racersportvagnar

Rev. 04 01 25

Sportvagnar period F

1. Lars-Göran Itskowitz Lotus 23

Sportvagnar Gr 4 & 6 period G, 0-2000 cc

Sportvagnar Gr 4 & 6 period G, över 2000 cc

Sport 2000

51. Henrik Rosencrantz	Lola T492	1978	60. Mats Lindhagen	Lola SC 80	1980
52. Mats Älfvåg	Lola T492	1978	61. Morgan Södergren	Tiga SC 82	1982
53. Per Reimann	Tiga	1978	63. Mikael Södergren	Tiga SC 84	1984
54. Håkan Anderberg	Lola T 492	1979	64. Joakim Qvarnström	Shrike T 16	1986
55. Michael Carlson	Lola T 492	1979	65. Anders Ericsson	Tiga SC 86	1986
56. Ulf Alm	Lola T 492	1979			

Sportvagnar period H & I

99. Rolf Johansson March 84S?



Peter Creasey i en Ginetta G 12 med 2 liters Coventry Climaxmotor.

1000cc cupen

1000cc Cupens finaltävlingar Mantorp 13-14 september 2003

1000cc Cupen som under året vuxit sig allt större och starkare körde i samband med RHK-finalerna sina två avslutande tävlingar på Mantorp denna helg.

Orsaken till vi valde att ha en dubbeltävling var att Falkenbergs MK tidigare udner säsongen osm bekant tyvärr ställde in RHK-deltävlingen, som också skulle ha varit vår 3:e deltävling i 1000 cc cupen.

När vi så av klubben välvilligt (Tack Bruno!) fick möjlighet att köra ett eget heat för våra småbilar under söndagen efter RHK-finalen var saken given, klart vi skulle se till att vår Cup till slut omfattade de 4 planerade deltävlingarna.

BO LINDMAN

Lördagens tävling, deltävling nr 3, körde som vanligt tillsammans med resten av ekipagen i Standard -65. Denna gång var vi återigen ett rekordstort startfält i klassen.

Drygt 40 ekipage, varav 1000 cc Cupen utgjorde hela 13 bilar av denna imponerande grid!

Snabbast på tidsträningen var Lennart Nilsson i sin vita Saab Sport, före artikelförfattaren i den vid det här laget rätt välkända kortnos Saaben.

Därpå följde närmast Krister Wigren i ex. Gösta Karlssons EM-meriterade Saab Sport.

Några intressanta ekipage, som verkligen satte färg på 1000cc cupen var förståss, Peter Kumlin, i sin härliga "Köttbulle", d.v.s. Austin A35 och Niklas Enander, som här begick sin debut som racerförare, i varje fall med bil. Och inte vilken bil som helst heller, Niklas överraskade oss alla med att komma med sin otroligt fina originalbil, en Saab 92 från 1953, komplett med sökarlykta och lejontass. Det kallar jag raceoptimering! Det var troligen också officiell banracingdebut för Saab 92, 55 år efter att Saabs förstling presenterades!

Race 3 Lördagen 13/9

På en fullmatad grid, står vi gansak väl samlade i 1000cc gänget, de snabbaste av oss mitt i smeten av Amazoner, Kojor och Cortinor.

Lennart tar knappt starten före undertecknad, som i sin tur har backspegeln full av Benke Pettersson, Krister Wigren och Uno Dahl. Med andra ord bäst att gasa så mycket det går. Sjävl får jag en bra passage genom parisen och passerar Lennart, so fastnar bakom lite vilt sladdande hisingetraktorer. I chikanen lyckas jag bromsa mig förbi någon Cortina, Anglia och ett par 1275 Coopers. Jag är i denna stund mycket tacksam att motortrimmare Enander själv är upptagne med sin körning och itne hör min elaka övervarning på alla växlarn är jag slåss med bilar som jag normalt inte rår på. Får en rätt bra lucka till närmsta 1000 cc Cupare,

som är Lennart. Detta blir spännande då Lennart är en av de, som kan vinna Cupen, som i denna stund leds av Benke före mig själv. Endast ett poäng skiljer oss åt. Lyckas hålla luckan till Lennart tills varvningarna börjar. Lennart kör taktiskt och utnyttjar dessa, samtidigt som jag tittar en aning för mycket backspegeln. Så när två tredjedelar av loppet är kört, tar sig Lennart förbi i utgången av parisen, men först efter att buffat lite för-



Nicklas "XP" Enander dök överraskande upp med en SAAB 92 från 1953, och, minsann han ställde också upp till start. Den var väl inte den snabbaste, men i år hotas det med ett riktigt avgassystem bl.a. och fler hästar.

Foto: B-Å Liljevind

siktigt på min bakskärm. Att se Lennart passera, med en ursäktande gest, gör att man uppskattar gentlemanracing, även när det är tätt. Vi har en hård kamp resten racet.

På sista varvet kommer Hylén upp och vill varva Lennart och mig. Det går nästan bra, men min ovilja att släppa kontakten med Lennart i kampen om segern i 1000cc Cupen gör att jag tänker bort det faktum att Amazonen får ta det betydligt försiktigare i kurvan än vad jag behöver och vill göra med Saaben.

Följden blir att jag ger Anders en rejäl knuff över bakhjulet så att han gör en vacker piruett. Som tur är räddar han sin placering i loppet, men är inte så där jätteimponerad över min körning. Sorry Anders!

Efter detta är det bara att acceptera en 2: plats i 1000cc cupen efter Lennart, men före Krister Wigren, trea och Benke Pettersson, fyra. Bland E-bilarna är Fredrik Tornérhielm klart snabbast med den vassa 93:an, före Hasse Zolnir, som verkligen fått en ny-tändning och bästa DKW som blir Per Hågeman.

Detta ger en tabellen ett spännande utseende inför söndagens final, som blir direkt avgörande. Benke Pettersson leder alltså, men själv har jag lyckats skrapa ihop lika många poäng som Benke. 4 poäng efter oss ligger Lennart, som i sin tur har Peter Bäckström 2 poäng efter sig.

Final Söndagen 14/9

Detta är en smält historisk dag. För första gången på närmare 40 år, så körs det ett heat, med enbart de bilar som dominerade 850 klassen, i SM första halvan av 60-talet. (För någon BMC Cooper eller Abarth 1000 har vi inte med oss denna gång.)

Dessutom är det i varje fall för mig första gången i "racingkarriären" som jag startar i första led. En maf-fig känsla för en som är van att alltid åka de lite långsammare ekipagen i heatet. Bredvid mig står den omutlige Lennart Nilsson i pole. Bakom följer Krister, Benke, Peter och Fredrik, med hela kopplet bakom sig.

Det ligger alltså en spänning i luften inför finalen, som avgör vem som får titulera sig 1000cc Cup mästare 2003. Att Benke tänker försvara sin cup-ledning till sista kolv är självklart, liksom att Lennart verkligen är i stöten och inte ger bort något gratis.

Får en bra start och drar exakt jämsides med Lennart ned mot första kurvan.

Lennarts polespår tar ut sin rätt och jag får parkera i hans baklucka och samtidigt koncentrera mig på att täcka upp för Benke, som verkligen satsar allt i försöken att ta sig förbi mig. Efter några varv lyckas Lennart och jag få en liten lucka till Benke och resten av fältet. Lennart håller knappt undan, men det saknas några få meter för att jag ska våga mig på en attack. Bestämmer mig för att inte riskera något i kampen om heatsegern, för så länge Benke är bakom mig, så är Cupen bil nr 17s.



Olycklige Bengt Pettersson tvingas i depå då ett stag till bakvagnen lossnat. Där rök en topplats i 1000 cc Cupen. Foto: B-Å Liljevind

Benke börjar tappa rejält med mark och strax får han teknisk flagg, då en bakre länkarmsingfästning gett sig. Lider med Benke som får ge upp kampen på ett så snöpligt sätt. Alltid roligare när man får kämpa för segern.

Trots allt kommer jag åter upp och kan utmana Lennart. I samband med varvningarna av våra kompisar i E-bilarna, gör jag ett försök på insidan av Kumlin, Hågmean och Enander, samtidigt som Lennart passerar på utsidan. Jag lyckas inte riktigt ta mig förbi Lennart denna gång heller (tyckte nog att det räckte med närkontakt för denna helg) Vi fortsätter kämpa racet igenom, men jag börjar nog njuta lite av att ligga strax bakom Lennart i detta täta race och samtidigt veta att 1000 cc Cupen är min om bil och förare håller hela vägen hem.

Så blir det, och mållinjen passeras 2 billängder bakom Lennart. Stor glädje i den röda Saaben. Efter att kört historisk racing i över 10 år (och en hel del racerbil även innan dess) känns det givetvis skönt att äntligen få en Cupseger!

Ärevarvet bredvid Lennarts vita Sport, där vi saluterar varandra och de oersättliga funktionärerna, är en känsla jag insuper så mycket jag kan. När posteringarna dessutom inte nöjer sig med att saluera oss med flaggorna, utan dessutom kommer ut i banan och applåderar oss när vi passerar, gör att jag är en mycket stolt vinnare av Sveriges roligaste racingklass, alla kategorier, 1000cc Cup!!

Hur det gick för mina medtävlare i övrigt under loppet, ska jag villigt erkänna att jag inte höll koll på. Resultatlistan säger att Krister, Fredrik och Uno i nämnd ordning följde efter oss. Bland E-bilarna var då självklart Fredrik åter snabbast, följd av Zolnir och Hågeman även denna gång. Peter Kumlin vann 4-taktsligan med sin Köttbulle, nästa år hoppas vi han får lite mer konkurrens av grabbarna som tror det går fortare med ventiler i topplocket....

Framtiden

Inför 2004 ser det ut som klassen växer rejält; vi kan snart räkna in 20-25 ekipage om alla kommer ut samtidigt. Vi vet att det kanske är att hoppas på för mycket, men runt 15 bilar per race borde vi kunna bli 2004, eller hur?!

Själv får jag av praktiska och civila skäl stå över försvaret av Cup-segern kommande säsong. (Men egentligen är det ju bara för att ge konkurrenterna en ärlig chans att nå pallen, eller, eeh hmmm, hur det nu var

1000 cc Cup 2003 (totalt)

- | | |
|---------------------------------|------|
| 1. Bo Lindman, Saab 96 | 53 p |
| 2. Lennart Nilsson, Saab Sport | 50 p |
| 3. Bengt Pettersson, Saab Sport | 45 p |

1000 cc Cup E-bilar

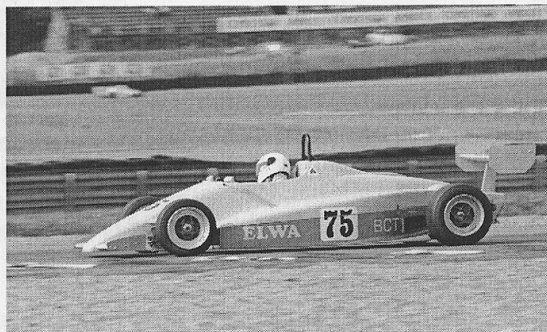
- | | |
|---------------------------------|------|
| 1. Per Hågeman, DKW Junior | 36 p |
| 2. Fredrik Tornérhielm, Saab 93 | 35 p |
| 3. Hans Zolnir, Saab 96 | 26 p |

ROOKIES ??

Ja, det brukar man ju kalla nybörjare för "over there". Men i många fall så är ju rookies inte helt nybörjare. Detta gäller även de "rookies" som börjat i RHK-serien. Många har ett annat förflutet inom bilsporten.



En katt bland hermelinerna, eller Ford Anglia bland alla hundkojorna i klass TC 12. Ola Magnusson på Ring Knutstorp. Ola har provat på en del förr, bl.a. Volvo P 1800 i rallycross och även rally med Anglia. Foto: B-Å Liljevind



Peter Gustafsson kom med en fin Magnum 853 Formel 3. Detta märke hade ju en stor potential, men "nådde inte ända fram". Peter själv har en gedigen bakgrund i bl.a. F Ford Zetec och Formel Opel, samt inte minst i Sportvagnsserien. Foto: B-Å Liljevind



Gunnar Olsson kränger här fram med sin Volvo PV 544 på Mantorpbanan vid förra sommarens endagsrace. Han har tidigare varit aktiv inom rally och långlopp. Foto: Bengt-Åce Liljevind.



Matte Lindén kommer här farande med Tommy Johanssons Ford Falcon Sprint vid förra årets avslutningstävling på Mantorp Park. Det står f.ö. en annan Falcon Sprint i det Lindénska garaget som snart(?) är färdig. Mats var ju också Svensk Mästare med en Porsche i Super Saloon 1984, och var även med i Audis svenska fabrikssteam i STCC för ett par år sedan. När jag skriver detta om rookies så undrar jag om Mats inte var ute och "fuskade" i en 356:a för några år sedan, men det kanske var fel? Foto: Bengt-Åce Liljevind.



Ronnie Mattsson, kanske är en riktig rookie med en "ny" Hundkoja. Här i full rulle vid Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp. Foto: B-Å Liljevind.



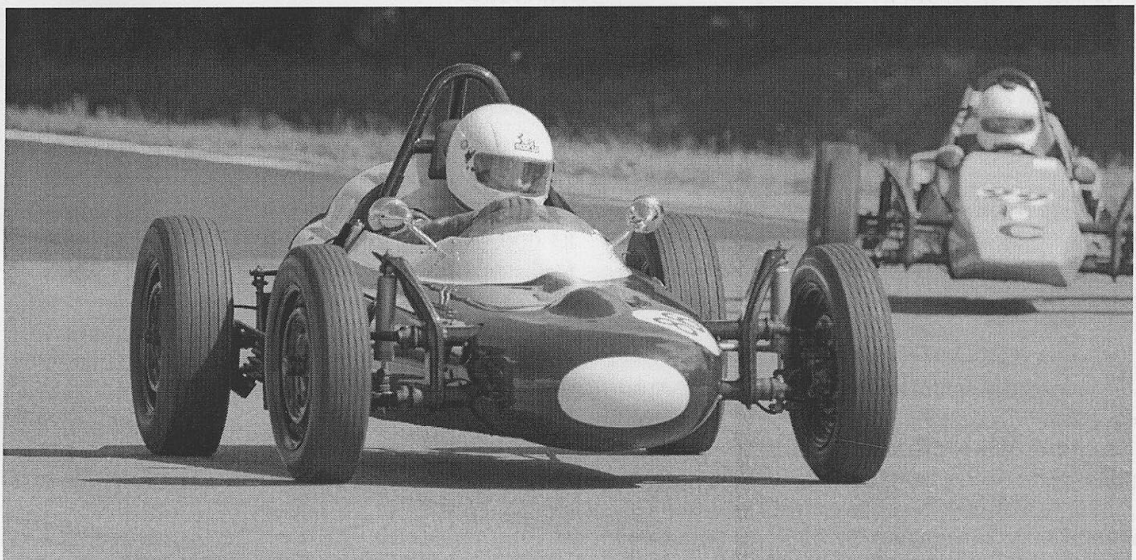
Daniel Ene – äntligen en riktig rookie. Han hanterade sin Volvo PV 544 S med riktig ackuratess. Här besegras Tröskurvan på Karlskoga vid RHKs 25-års Jubileumsrace. Kom nu inte och säg att han redan är duktig att köra go-kart. Foto: Bengt-Åce Liljevind.



Greger Petterson har ju naturligtvis ett tidigare förflutet inom racing, bl.a. med diverse Hundkojor, men även med Volvo 240 Turbo, Grupp A. Här är han ute och luftar sin fina Ford Escort BDA på Knutstorp. Foto: B-Å Liljevind .



Ferdinand Gustafsson premiärkörde sin Brabham BT 18, ex Ahrens-Ronnie P-Bertil Roos innan Ferdinand själv körde med bilen i slutet av 60-talet. Dessförinnan körde han en Facett med SAAB-motor i F-3. Foto: B-Å Liljevind.



Ännu en Gustafsson-rookie. Nils Åke Gustafsson i en Hansen Mk 3 vid förra årets Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp. Nils-Åke körde även Formel Vee på den gamla goda tiden med RPB och senare Hansen. Foto B-Å Liljevind

”Anders funderingar” ...

ANDERS EK

Apropå höga startavgifter.

Då det pratas mycket om att våra startavgifter är höga eller mycket höga och nu ovanpå detta en ”serieavgift” så tänkte jag göra en sammanställning av vad det kostade att arrangera vår avslutningstävling på Mantorp i fjol i samarbete med MK Scandia.

Utgifter:

-banhyra fredag	10 600:-
-banhyra lör,sön	89 040:-
-funktionärsersättning fre	17 500:-
-funktionärsmat fre,lör,sön	9 160:-
-läkare,sjuksköt,ambulans fre,lör,sön	27 500:-
-bärgning,räddning inkl.mtrl fre,lör,sön	13 500:-
-tidtagning fre,lör,sön	11 000:-
-domararvode fre,lör,sön	1 000:-
-tillståndsavgift SBF	2 500:-
-tryck inbjudan,startbekräft. och porto	5 340:-
-elavgift till Motor Event	10 000:-
-MKS arvode	20 000:-
-avslutningsfest	50 000:-
Totalt blir det 267 140:-	

Inkomster:

-Administrationsavgifter (startavgift 1 500:-)	187 500:-
-elavgifter	10 800:-
-testavgifter (prova på bana)	7 300:-
-festbiljetter	44 600:-
Totalt blir det 250 200:- alltså en förlust med 16 940:-	

Det var 125 deltagande ekipage.

Som man kan se så går avslutningsfesten nästan jämt ut och samma gäller för elavgiften.

Inför årets tävling ville Motor Event ha 130 000:- plus 6% moms alltså 137 800:- i banhyra för fre,lör och sön, att jämföra med 99 640:- ifjol. Efter diskussion har det sänkts till 125 000:- plus 6% moms alltså 132 500:-.

Vidare ska de ha 36 000:- plus 25% moms alltså 45 000:- för strömmen, som ifjol kostade 10 000:-. Den summan är det, enligt Motor Event, sedan upp till oss att ta ut av de deltagande. Det blir ca. 360:- per deltagare om det är lika många som i fjol.

Om man nu funderar på att ifjol gick det back nästan 17 000:- och i år är priset höjt med ca.67 860:- (om inga andra avgifter höjs) och om det kommer lika

många ekipage som ifjol kan förlusten bli upp till 85 000:-. Om vi istället tar 2 000:- per ekipage så blir förlusten förmodligen mindre men ändå en förlust. Därför behövs det ett tillskott i vår kassa och efter moget övervägande togs beslutet på årsmötet att ta ut en s.k. serieavgift för att kunna klara prishöjningar på tävlingarna utan att icke aktiva medlemmar blev drabbade.

Ett inlägg i den ekonomiska debatten som kanske kan kasta ett litet ljussken i mörkret .

Anders Ek kassör i RHK

"Appendix K".

FIA Bulletin no 403

Application from 1 April 2004

Article 2.3.1.6 – Historic Rally

Add to the end of this article

«It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers, the Eligibility Delegates and the Stewards of the meeting that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the event.»

Article 2.3.2.12 – Historic Regularity Run

Add to the end of this article

«It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers, the Eligibility Delegates and the Stewards of the meeting that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the event.»

Article 2.4.3.2 – Circuit Race Meeting

Add to the end of this article

«It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers, the Eligibility Delegates and the Stewards of the meeting that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the event.»

Article 2.5.5 – Speed Hill-Climb Event

Add to the end of this article

«It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers, the Eligibility Delegates and the Stewards of the meeting that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the event.»

Article 8.6.5.3 – Windows for Competition Touring Cars

Add the following article:

«Rear windows, door windows and quarter lights must be of safety glass or a rigid transparent material at least 5mm thick (FAA type material, e.g. Lexan 400 is recommended). Vertically opening side windows may be replaced by horizontally sliding ones, but the original opening mechanism must be retained.»

Article 8.6.5.4 – Chassis for Competition Touring Cars

Add the following article:

«The chassis must follow the original design and dimensions but may employ local stiffening.»

Article 8.6.5.5 – Interior trim for Competition Touring Cars

Add the following article:

«Floor and roof trim may be removed, door trim may be replaced.»

Article 8.9.5.3 – Windows for Competition Grand Touring Cars

Add the following article:

«Rear windows, door windows and quarter lights must be of safety glass or a rigid transparent material at least 5mm thick (FAA type material, e.g. Lexan 400 is recommended). Vertically opening side windows may be replaced by horizontally sliding ones, but the original opening mechanism must be retained.»

Article 8.9.5.4 – Chassis for Competition Grand Touring Cars

Add the following article:

«The chassis must follow the original design and dimensions but may employ local stiffening.»

Article 8.9.5.5 – Interior trim for Competition Touring Cars

Add the following article:

«Floor and roof trim may be removed, door trim may be replaced.»

Article 13.3.3 – Fuel system

Delete this article:

«13.3.3 – From Period G onwards tanks must comply with Article 253.14 of Appendix J (FIA Approved Safety Fuel Tanks).»

Article 13.5 – Extinguishers

Modify as follows:

«13.5.1 All cars from and including Period F, competing in circuit races, speed hill-climbs, and sporting rallies which include special stages, must be equipped with at least a hand-operated fire extinguisher complying with an extinguishing system homologated by the FIA, in accordance with Appendix J, article 253.7.3 (see current Appendix J, Technical List 16).

An extinguishing system homologated by the FIA, in accordance with Appendix J, article 253.7.2 (see current Appendix J, Technical List 16) is recommended, with the exception that for single seat and two seat racing cars, the external means of triggering required by article 253.7.3.2 is not mandatory.

13.5.2 This system is also recommended for all other cars for which the minimum requirement is a hand-operated fire extinguisher complying with Appendix J, article 253.7.3.»

Article 13.11.2.3 – Rollage for closed production and competition GT and Touring cars and closed GTP cars

Modify as follows:

«A rollage conforming to Art. 253.8 of Appendix J 1993 (see Appendix VII to this regulation).

The design must be in conformity with one of the drawings 253-4 to 253-6 given on the last page in Appendix VI of the present regulations to which may be added one diagonal bar between an intersection and a mounting point on the main hoop or between the rear struts, as well as a maximum of two anti-intrusion bars on each side as specified in 13.11.3 below.

Reinforcements made according to the drawings 253-7 to 253-9, 253-13 to 253-10 and 253-12 to 253-17B of the current Appendix J are also allowed.»

Article 13.11.3.1 - General requirements for the construction of rollbars and rollages

Modify as follows:

«13.11.3.1 Rollages for cars of Period E and F may have a maximum of SIX mounting points, where a mounting point is the junction of the rollbar/rollage with the body/chassis by welding, bolting or riveting.

Exception: if supplementary mounting points become necessary because of the use of the reinforcements shown on the following drawings of the current Appendix J: 253-5 (8 points maximum), 253-6 (7 points maximum), 253-12 (8 points maximum) .»

Appendix VII - Article 8.2.1.4 – Optional Reinforcements - Different possibilities of installing the optional reinforcements of the rollage

Modify the beginning of this article as follows:

«Each type of reinforcement (drawings 253-7 to 253-9 and 253-10 to 253-17) 253-10 and 253-12 to 253-17B of the current Appendix J) may be used separately or combined with one or several others.»

Appendix VII - Article 8.2.2.2 – Fixation of the rollbars to the body

Modify as follows:

«The safety cages must have no more than six mounting points, except if supplementary mounting points become necessary because of the use of the reinforcements shown on the following drawings of the current Appendix J: 253-5 (8 points maximum), 253-6 (7 points maximum), 253-12 (8 points maximum) etc.»