

RUTFLAGGAN NR 2 2010



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Anderstorpspremiär



*Marcos GT Gullwing. Intressant GT-bil med bl.a historia i USA. Vi hade väl också en likadan i RHK-cupen för ca 20 år sedan. Denna körs växelvis av Lars-Göran Hagman och Mikael Royson. Marcosen följs här av Lennart Henjer, Alfa Romeo Giulietta Sprint.
Foto: Racefoto.*

En osannolik dröm gick i uppfyllelse.

Del 1 av 3.

För två år sedan hade jag glädjen att tillsammans med några vänner besöka Monaco Historic GP. Efter besöket har livet bestått av att drömma om att köra egen bil där. Att tygla en F1-bil var för mig att ha för stora ambitioner vid 58 års ålder, och den stora sanningen var väl också att det fattades några nollor på bankfacket.

I början av september 2009 kom inbjudan till GP:t ut på webben. Till min stora glädje så fanns det en klass för F 3. Kanske fanns det möjligheter att kunna köra trots allt? Jakten på bil och pengar började.

Genom Lennart Pihlqvist fick jag reda på att det fanns ett garage i Skåne som var fyllt med Ralt- och Toyota-delar. Efter litet efterforskning fick jag tag i ägaren, Per Boström. Bilen hade inte varit på hjul på 28 år, men alla delar fanns kvar. Till historien hör att det var Ulf Svenssons gamla RT 1:a från 1976, och att den kördes av honom det året i Monaco. Per var väl inte helt intresserad av att sälja den, men efter det att jag berättade vad syftet var för min del och att han kunde vara chefsmek, så var saken klar.

Pengarna ordnades fram genom försäljning av bilar som var övertaliga i garaget, och genom hjälp av Stanley Dickens och Bengt Bengtzon. Stanley sålde annonser i den av Bengtzons starkt subventionerade helsidan i Expressen. Så budget kom att hamna på den nivå som var rimlig för mig.

Anmälan till Monaco skickades med diverse bilagor; Ulf Svenssons framträdande där 1976 med bilder och en kort beskrivning av mig själv. Efter två veckor kom svaret:

"I am very pleased to confirm that your Ralt RT 1 has been accepted for the 7e Grand Prix de Monaco Historique May 1-2 in race H and class 2."

Best Regards

Michael Ferry

Commissaire General Adjoint

President Historic Cars Commission

Dom har fina titlar grabbarna, en annan får bara kalla sig Ordförande.

Mera i nästa Rutflagga. Till dess så ha det bra.

PELLE SVENSSON, ordförande i RHK

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

När detta läses så har vi redan kört tre tävlingar. Trots alla domedagssagor och lågkonjunkturer så har vi haft riktigt bra med deltagare. Så Historic Racing har en bra hälsolivå. Tyvärr gäller detta inte mig själv. Genom tanklöshet så råkade jag klämma mina fingrar mellan en fälg och bromsoket när jag skulle hjälpa till att lasta av en bil. "Huvudresultatet" blev tre brutna fingrar plus en hel del blesstyrer (57 stygn). Men då blev det väl en del tid över till slutspurten av denna Rutflagga? Right! Men ni kan inte ana hur mycket längre det tar att skriva meddelst pekfingerens med vänster hand. Och att skriva stora bokstäver när högerhanden är i paket, skall vi bara inte tala om.

Jag har tidigare kritiserat sättet på hur Jean Todt blev vald till FIA:s nye president, och det kan vara hur det vill med det, men bytet har tydligen fallit i god jord på alla kanter. I ett brev har man kun-

nat läsa hur en besiktningsman i F1 blivit presenterad för Todt och även haft ett kort snack med honom, medan han under sin gärning inte så mycket som sett Moseley.

I detta nummer av Rutflaggan finns även en omfattande FIA-bulletin. Mycket handlar visserligen om nyare bilar i period J, men kolla ändå.

Brands Hatch firar i dagarna 50-årsjubileum för den s.k. Grand Prixbanan. Redan i våras var det 60-årsjubileum för premiären 1950. Ja engelsmännen älskar ju att fira sina jubileer.

Jag hoppas att jag snart skall vara något sänär återställd för att kunna få ihop nästa Rutflagga.

PS. Som om det inte skulle vara nog, så råkade jag "spara" något annat i filen för startnumren, och så var dom försvunna. Det var bara att rekonstruera och skriva om. DS

Freddy Kottulinsky. Min vän, partner och framför allt vän har gått ur tiden

TOMMY BRORSSON

Första gången jag riktigt kom i kontakt med Freddy var då han var min instruktör då jag tog min licens i mitten av 60-talet på Skarpnäck. Sedan dess har vi umgåtts, men det var kanske på 70-talet då vi körde Formel Super-Vee som vänskapen fördjupades riktigt. Då var vi konkurrenter, men han bistod trots detta alltid med ett råd om han blev tillfrågad. Freddy bjöd alltid på kunskaper och blev för mig en idol, då alla var välkomna och möttes av hans positiva attityd att komma med konstruktiva förslag. Han gick ofta sin egen väg, och det var kanske här han byggde upp sin unika kunskap.

Parkamrater blev vi först år 2000 då vi körde 400 km Maraton på Nürburgring, vilket vi lyckades

vinna tre år i rad. Glömmer inte när jag skulle lasta Lotus Elanen efter tävlingen. Det luktade väldigt mycket rök i bilen och jag frågade Freddy: – Har du rökt i bilen? Och svaret blev: – Ja, slow downvarvet var så långsamt, så jag rände pipan och njöt av vår framgång.

Vet att Freddy fick med både pipa, tobak, körkort och licens, så jag hoppas att vi möts igen någonstans.

Vännen

Tommy Brorsson



Freddy (med pipa) och Tommy lagerkransade efter Maratonseger på Nürburgring.



Kaj Bornebuschs gröna Porsche 911 på Knutstorp. Bilen gick senare bl.a. till Nisse Nilsson och sedan vidare till "Kubero"-teamet bestående av Kurt Simonsen, Bengt Ekberg och Roland Larsson. Efter ytterligare en "civil" sejour i Norge och senare i England finns bilen åter i Sverige och körs idag av Olle Victorin. Bilen är fint renoverad till det utförande den hade under Kubero-tiden, mycket med hjälp av Roland Larsson; "ro" i Kubero.

Copyright: Classicevents

Ring Knutstorp 27 augusti 1967

Kaj Bornebusch lämnar sin fina Porsche 911 på väg ned i Litokurvan vid de internationella racingtävlingarna på Knutstorp. Klassen är Specialstandardbilar grupp 5 högst 2000 cc.

För att köpa detta foto eller andra historiska racingbilder. Titta in på: www.classicevents.se

Anderstorp Historic & Sportscar Festival 15-16 maj 2010.

Sveriges snabbaste mosse lockade 160 bilar när den Historiska Racingcupen drog igång på den forna GP-banan. Det var en bra start på årets säsong i RHK-Cupen. Det fanns historiska tävlingsbilar i alla de former, med en åldersspridning från femtiotalet och framåt. Det historiska inslaget kompletterades med Ginetta Cup och Swedish GT.

BENGTÅCE GUSTAVSSON, DAVID HAGMAN, BO LINDMAN, PATRIK ÅSTRÖM & PER HÅGEMAN

En av de klasser som ökat mest i popularitet är 1000 cc Cupen, och i helgen kom 18 bilar till start. Fjolårets RHK-mästare, Tommy Jagerwall i en Cooper 970 S, tog pole men Anders Jensen, SAAB 96 Sport, var snabbast i starten. De låg sida vid sida på rakan och i inbromsningen gick Jagerwall upp i ledningen. Nils-Olov Jonsson låg på tredje plats och på andra varvet tog han i litet för mycket i sista kurvan. Bilen gick upp på två hjul, fast Jonsson fick ner bilen på hjulen, men fick en kraftig retursladd och bilen hamnade på taket. Jonsson själv klarade sig oskadd. "När jag började bygga bilen 1986 så såg den ungefär ut som nu, för då hade några ungar hoppat på taket på den", kommenterade Jonsson.



Tommy Jagerwall, Cooper S 970 i bromsduell med Anders Jensen, Saab 96 Sport. Foto: Racefoto.

Racet startades om på söndag morgon, och nu var det Stefan Runius i en Fiat Abarth 1000 som tog ledningen i början, men Jagerwall övertog snart ledningen och vann före Runius och Krister Wigren, SAAB 96 Sport. Jensen hade glömt att ta av ett fuktskydd över förgasarna och kom ut åtskilliga varv efter de övriga, och kom utanför prisbedömningen. Den äldre klassen för "E"-bilarna har en "egen Jagerwall" i form av Bosse Johansson i en Renault Dauphine 1093 som vann klassen överlägset före Elmon Larsson, Austin A 40, med märkeskollegan Peter Kumlin i en A 35:a efter sig.

Andra 1000 cc heatet kördes på eftermiddagen där Jagerwall vann ohotad före Jensen. Runius lyckades bärga tredjeplatsen efter en vild fight med Wigren och Patric Bjurhovd, DKW F12. Tyvärr skar Bjurhovds motor två varv från slutet. I den äldre klas-

sen vann Johansson ånyo före Larsson och Alf Pålsson, DKW 1000 S.

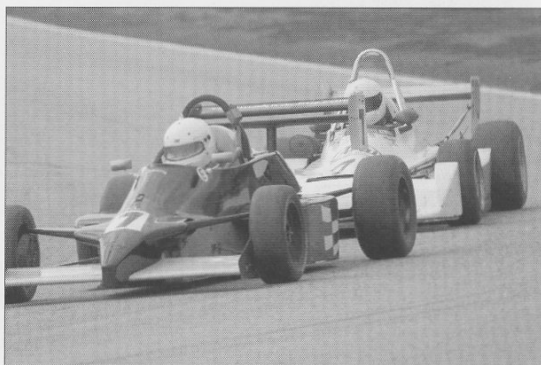
Classic Formula kallar sig de som kör nyare formelbilar, och med nyare pratar vi om dem som är tillverkade efter 1965. I det snabbaste heatet hittar vi gamla F-3:or, Formel Opel-Lotus och Formel Ford 2000 i första hand.

Lennart Pihlqvist tog pole med sin Ralt F3 före John Frederiksen i en Opel Lotus och Lars Clasen i en Reynard Formel Ford 2000. I racet fick Pihlqvist problem med misständningar och Frederiksen tog hand om ledningen. Han uppvaktades av RHKs ordförande Pelle Svensson i en Ralt RT1 (ex Ulf Svensson), men Frederiksen var litet vassare på rakorna och vann racet före Svensson och Ole Vejlund. Svensson satte

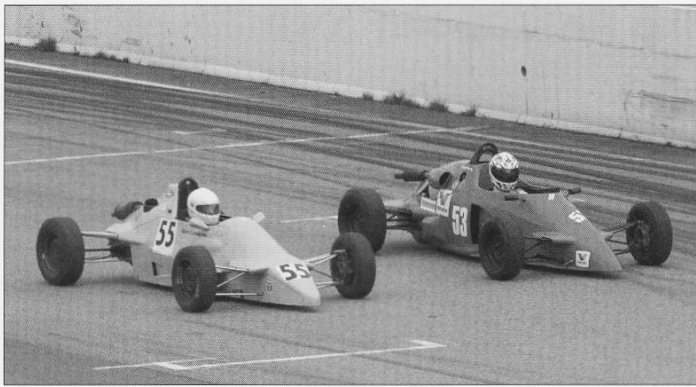
snabbaste varvtid och fick därmed starta först i andra racet. Detta förvaltade han väl då han ledde från start till mål.

Formel Ford 1600 körde tillsammans med Formel Vee och FF brukar vara litet snabbare än F Vee. Nu var det Pentti Hildingsson som vann överlägset före Björn Otterberg och Bert Lundgren. Även i andra racet var Hildingsson suverän före Otterberg med Håkan Lindevret på bronsplatsen.

I Formel Vee körs tre olika klasser. I klass D med dubbla förgasare var det en tuff start på säsongen. Redan dagarna innan satte en trasig kolv käppar i hjulen för Magnus Ek och under fredagsträ-



Torgny Johansson hade premiär med sin Formel Opel-Lotus. Han följs här av Francis Horn som har kört "jagvetintehurmånga" race med sin Chevron B 38. Foto: Racefoto.



Formel Fordfight mellan #53 Fredrik Fogelberg, Reynard 85F och # 55 Bert Lundgren, Van Diemen RF 89. Foto: Racefoto.

ningen så rasade ett vevlager för Bosse Pettersson och Lars-Göran Sjöberg hade ett trilskande oljetryck, så av dessa snabbare Formel Vee blev det ingenting. Snabbast i Formel Vee blev nu Axel Madsen i bägge loppet med Lars Olsson tvåa i det första och Patrik Åström i det andra. I den äldre divisionen var Stefan Persson snabbast före Åke Persson, och det resultatet upprepades i det andra racet.

I heatet för "F"-bilar under 1300 cc och "E"-bilar finns en brokig samling av bilar. Basen utgöres av Hundkojor 1275 cc och i första racet var det mycket riktigt tre sådana i täten med Ulf "Doc" Lindberg som vinnare knappt före Frank Edwinsson och Bengt



Mats Envall i VeeMax före John Lund Motul FVee. Foto: Racefoto

Bengtson. Joakim Glaes, som faktiskt hade pole position, var främst bland de gamla bilarna med sin Austin Healey 3000. Han fick dock problem på det sista varvet vid en varvning och snurrade ut i gräset, men var ändå främst i GT-klassen. Intressant start gjorde Lars-Göran Hagman med en Marcos "Gullwing", tvåa i GT. I det andra racet vann Lindberg igen. Även om han slapp Edwinsson som tappade motorhuvet, så blev det på sluttampen svettigt då Sissela Lidebjer (också i en Hundkoja) kom hotande nära. Glaes igen snabbaste gamla bil, och det kunde noteras att Marcosen denna gång styrdes av Mikael Royson.

I motsvarande heat för de större Standard- och GT-bilarna, hade Thomas Henrysson lagt beslag på pole positionrutan, dock inte till någon större nytta då han fick bryta redan i inledningen. Istället var det Tomas Gustavsson, Ford Mustang, som tog över förstaplatsen och vann ganska lätt före Roger Adamsson, Lotus Elan. De följande platserna togs av Per Broberg, Lotus Elan och Johan Solman som gjorde come-back med sin Jaguar E-type. I det andra racet fick Gustavsson bryta med två varv kvar, så det blev en enkel seger för Adamsson med Solman tvåa och Lars-Göran Andersson, Shel-

by Mustang GT 350, trea.

Standard och GT 1966-71 och 1972-81 har vi varit vana vid att de delats in i var sitt heat, men här hade arrangören slagit ihop dem tillsammans. Första racet vanns av Mikael Östberg i sin stora Camaro före Jürg Bächli i sin snygga Opel Commodore. Bakom dessa utspelades det en intensiv Escort-fight där Tomas Hall med nöd och näppe slog Erik Berger. Av de äldre "G"-bilarna var Lennart Bengtsson snabbast med sin BMW 2002 före Olle Victorin, Porsche 911 ST. I det andra racet var ordningsföljden den samma mellan de fyra främsta, dock var Bächli och Hall hotande nära Östberg. Lennart Bengtsson var åter snabbast i "G" följd av 02-kollega Ulf von Hauswolff.

Till sist heatet för racersportvagnar, vanligtvis enbart bestående av Sport 2000-bilar. Denna gång fick vi dock se en "riktig" racersportvagn i form av Bernt Anderssons Lola 212, och Bernt vann mycket riktigt racet före hemmasonen Niklas Johansson och Joakim Bergman. Fjärdeplatsen togs av vår trogne deltagare från Norge; Dagfinn Larsen. I race 2 med litet blötare underlag, ställde inte Bernt Andersson upp, så det blev en walk overseger för Johansson före Bergman och ännu en hemmason, Lars "Vegas" Johansson.

Fler Anderstorpsbilder i nästa Rutflagga.



"Följa John" i det nyare standardheatet. Segraren Mikael Östberg först i sin stora Chevrolet Camaro, följd av Jürg Bächli som hade riktigt bra skjuts i sin Opel Commodore GS, som följs av trean Tomas Hall, Ford Escort RS 1600. Foto: Racefoto.

Startnummerförteckning RHK-Cupen 2010

För att erhålla ett fast startnummer i RHK-Cupen krävs medlemskap i RHK

Förkrigsbilar, Nordisk Special och F-3/500 cc "Midget"

Förkrigsbilar, period A-D: -1946

30. Roy Palm	M.G. N-type	1934	37. Per-Olof Håkanson	Bugatti typ 37A	1927
32. Roland Haraldsson	Riley Brooklands	1929	38. Glenn Billqvist	Riley TT-Sprite	1935
33. Magnus Neergaard	Riley 9 Brooklands	1931	40. Ingemar Wittström	M.G. KN Spec.	1934
34. Svend Algren	M.G. Magnette K-1 sp	1933	51. Per-Olof Håkanson	Bugatti typ 51	1931
35. Janne Hansson	Bugatti typ 35B	1928			

Nordisk Special, klass HS 4, period E

39. Robert Pettersson	Ford Spec.	1948	52. Rolf Nyström	Ford Spec.	1948
-----------------------	------------	------	------------------	------------	------

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

2. Lars Håge-man	Swebe-JAP	1952	18. Olle Linde	Cooper Mk 10-JAP	1956
3. Per Håge-man	Cooper Mk 12-Norton	1958	19. Christer Larsson	Silverfågeln-JAP	1948
7. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	1958	21. Frank Högman	Effyh-JAP	1950
9. Anton Schön	Alfa Dana-JAP	1956	24. Peter Kumlin	Effyh-JAP	1949
10. Kent Persson	Kiehn Spec-JAP	1958	67. Rickard With	Effyh-JAP	1949
17. Arne Allard	Effyh-SRM	1950			

Formel Vee

Formel Vee 1300 "B"

60. Olle Green	RPB	1967	70. Åke Persson	RPB	1967
64. Lars Runo Tillback	RPB		71. Stefan Persson	RPB	1967
65. Ronny Bogen-Jensen	Beach Car	1965	72. Kent Böe	RPB	1967
67. Lennart Mattsson	RPB	1967	74. Åke Jauhiainen	Dolling	1967
69. Lars Annerstedt	Veeva	1965			

Formel Vee 1300 "C"

33. Caj Hasselgren	RPB	1968	90. Lars Byström	RPB	1968
78. Mats Miller	RPB	1970	91. Patrik Åström	GMS III	1970
80. Thomas Marklund	RPB	1970	92. Mats Envall	Veemax Mk 11	1971
84. Johan Lund	Motul	1970	94. Stefan Persson	Kaimann Mk 4	1971
85. Axel Grossman-Madsen	BMVee	1969			
96. Magnus Ek	X				
86. Nils-Åke Gustafsson	Hansen Mk II	1969	97. Lars Ohlsson	Austro Vau	1970
87. Kristian Sörensen	BMVee		98. Johan Lund	GMS II	1970
89. Christer Eriksson	Hansen MKk IV	1971	99. Linus Sjöberg	Veemax	1969

Formel Vee 1300, 2-förgasare "D"

6. Lars-Göran Sjöberg	Hansen Mk VI	1977	10. Magnus Ek	Hansen Mk VI	1977
8. Bosse Pettersson	Kaimann	1973			

Formel Junior, Formel Ford 1600, F-2, F-3 1000 cc

Klass F2/3, 1000 cc, period F: 1964-66

1. Magnus Ahlqvist	Cooper T 71-SCA	1964			
--------------------	-----------------	------	--	--	--

Formel Junior, period E: 1958-60

2. Ingvar Malm	Elva 100-BMC	1959	7. Göran Anderberg	Elva 200-Ford	1960
3. Ingvar Malm	Focus Mk III-Peugeot	1960	8. Tord Bodin	EBA-Ford	1960
4. Ulf Lindberg	Elva 100-BMC	1059	9. Horst Brüning	Lola Mk II-Ford	1960

5. Olof Rosén	Elva 100-BMC	1959	45. Lars-Göran Sjöberg	Swebe Cooper-Ford	1960
6. Bruno Rösler	Joker-DKW	1960	Christer Larsson	MRS-SAAB	1960

Formel Junior, period F: 1961-63

12. Mikaela Månlycke	Lotus 22-Ford	1962	15. Jörgen Brynne	Merlyn Mk 3-Ford	1961
14. Anders Ericsson	Lola Mk 5-Ford	1962			

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

11. Joakim Birgersson	Lotus 61	1970	18. Lars-Erik Åkersten	Hawke DL 2A	1970
16. Henrik Hansson	Lotus 61	1970			

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

20. Håkan Lindevert	Royale RP 21	1975	29. Håkan Alriksson	Tiga FF 76	1976
22. Lars-Gunnar Ljungman	Royale RP 16A	1974	30. Roy Richvoldsen	Van Diemen RF 76	1976
23. Björn Otterberg	Merlyn Mk 20A	1972	32. Torbjörn Jungeby	Van Diemen RF 76	1976
27. Per Boström	Royale RP 21	1975	33. Per Knuthson	Van Diemen RF 76	1976
28. Mikael Gustavsson	Van Diemen RF 75	1975			

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

37. Henry Andersson	Van Diemen RF 79	1979	42. Mats Andersson	Hawke DL 19	1978
38. Ingemar Pettersson	Van Diemen RF 77	1977	49. Peter Sikström	Van Diemen RF 79	1979
40. Lennart Hermansson	Van Diemen RF 79	1979	52. Ronny Bogen-Jensen	Royale RP 24	1977
41. Hans Lundberg	Royale RP 24	1977			

Klass FF/2c, Formel Ford, period J, 1982-90

48. Eva-Lisa Andersson	Van Diemen RF 85	1985	57. Magnus Reh binder	Van Diemen RF 84	1984
50. Henrik Hansson	Van Diemen RF 85	1985	58. Per Gustafson	Van Diemen RF 86	1986
51. Mats Johansson	Van Diemen RF 87	1987	59. Pentti Hildingsson	Reynard 89F	1989
53. Fredrik Fogelberg	Reynard 85F	1985	60. Aslak Heldal Haugen	Van Diemen RF 85	1985
54. Mats Lindhagen	Van Diemen RF 85	1985	61. Roy Richvoldsen	Reynard 86F	1986
55. Bert Lundgren	Van Diemen RF 89	1989	64. John/Oscar Thim	Van Diemen RF 87	1987
56. Alf Blomgren	Van Diemen RF 89	1989			

Klass F3/2, 1000 cc, period G: 1964-70

63. Ferdinand Gustafson	Brabham BT 18	1966	74. Ulf Peterson	Focus Mk V	1965
68. Leif O. Jönsson	Titan Mk 3	1968	76. Morgan Södergren	Chicken	1966
72. Stefan Hellström	Brabham BT 21B	1968	77. Clas Müller	Brabham BT 28	1970

Formel Ford 2000, F-2, F-3 2000, Opel-Lotus, Renault & Super Vee

Klass F2/5, Formel 2, 1972-84

72. Mats Andersson	March 722	1972
--------------------	-----------	------

Klass F3/3, Formel 3, 1600 cc, 1971-73

25. Povl Barfod	GRD	1973
-----------------	-----	------

Klass F3/4/5, Formel 3, 2000 cc, 1974-90

4. Christer Andreasson	Ralt RT 30-Alfa Romeo	1986	70. Francis Horn	Chevron B 38-Toyota Nova	1977
24. Olle Jonsson	Reynard 873-VW Jaktl.	1987	71. Thomas Marklund	Ralt RT 30-VW Brabham	1985
63. Roy Richvoldsen	Reynard 903-VW Spiess	1990	72. Mats Andersson	Ralt RT 3-Toyota Nova	1981
64. Lars Bergström	Ralt RT 3-VW Brabham	1984	73. Leif Thim	Ralt RT 3-Toyota Nova	1985
65. Greger Aronsson	Ralt RT 3-Alfa Romeo	1983	74. Kenneth Thim	Ralt RT 33-VW Spiess	1989
66. Kevin Crammer	Reynard 893-VW Spiess	1989	75. Peter Gustafson	Magnum 853-VW Brabham	1985
67. Roger Johansson	Reynard 883-Toms Toyota	1988	76. Lennart Pihlqvist	Ralt TR 33-VW Spiess	1989
68. Pontus Karlsson	Ralt RT 34-VW Spiess	1990	77. Joakim Broström	Ralt RT 33-VW Spiess	1989
69. Håkan Alriksson	Ralt RT 3-Toyota Nova	1983	91. Pelle Svensson	Ralt RT 1	1975

Formel Opel Lotus

7. Torgny Johansson	Opel Lotus	1988	8. Ib Rasmussen	Opel Lotus	1989
---------------------	------------	------	-----------------	------------	------

Formel Ford 2000, period H+I: -1985

2. Lars Clasen	Reynard SF 87	1987	84. Jonas Waern	Reynard SF 78	1978
78. Tomas Otterberg	Van Diemen RF 81	1981	85. Jörgen Eriksson	Reynard SF 83	1983
81. Andreas Åkebrink	Van Diemen RF 81	1981	87. Göran Sprinchorn	Reynard SF 84	1984
83. Sven-Inge Christiansen	Van Diemen RF 85	1985			

Klass FW/1b, Formel Super Vee, period I 1977-81

79. Seved Lundberg	Veemax Mk 9	1978	90.		
--------------------	-------------	------	-----	--	--

Äldre standardbilar, tom. 1965 under 1000 cc, "1000 cc Cupen"**Klass CT 1, 0-1000 cc, period E: före 1962**

1. Peter Kumlin	Austin A 35	1957	11. Nicolina Hübert	SAAB 96	1961
2. Fredrik Tornérhielm	SAAB 93	1959	12. Lennart Hermansson	Ford Anglia	1960
3. Per Hågeman	DKW Junior	1961	13. Sonny Dahlberg	SAAB 96	1961
4. Hans P. Zolnir	Renault CV 4	1952	14. Ronny Engström	BMW 700 Sport	1961
5. Bo Johansson	Renault Dauphine 1093	1961	16. Sebastian Wrethagen	Morris Minor 1000	1959
6. Niclas Enander	SAAB 92 B	1953	17. Lennart Hermansson	BMW 700 Sport	1961
8. Hans Eklund	SAAB 96 759 GT	1961	18. Mats Lundkvist	Austin A 40 Futura	1960
9. Elmon Larsson	Austin A 40 Futura	1961	19. Peter Nylén	SAAB 96	1961
10. Alf Pålsson	DKW AU 1000 S	1961			

Klass CT 6, 0-1000 cc, period F: 1962-65

21. Patric Bjurhovd	DKW F 12	1963	36. Lars-Erik Danielsson	SAAB 96	1965
22. Dan Henningsson	Opel Kadett	1964	37. Kari Lehto	Austin Cooper 998	1964
23. Tord H. Elander	NSU Prinz 1000	1965	38. Fredrik Tornérhielm	SAAB 96 Sport	1963
24. Sören Ragnarsson	SAAB 96	1964	40. Tbn.	Fiat Abarth 850 TC	1962
25. Lars Göransson	NSU Prinz 1000	1965	41. Tommy Jagerwall	BMC Cooper S 970	1964
26. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	1965	42. Patric Bjurhovd	DKW F 12	1965
27. Magnus Rehbindler	Morris Cooper 998	1965	44. Johan Wällgren	Opel Kadett S	1965
28. Krister Wigren	SAAB 96 Sport	1963	45. Rolf "Myggan" Nilsson	Fiat Abarth 1000 TC	1965
29. Sam Bernhardsson	BMW 700 Sport	1964	46. Staffan Runius	Fiat Abarth 1000 TC	1965
31. Hans Axemyr	Morris Cooper 997	1962	47. Anders Weglin	SAAB 96 Sport	1964
32. Joel Berneklev	SAAB 96 Sport	1964	49. Yngve Gustavsson	SAAB 96 Monte Carlo	1965
34. Anders Jensen	SAAB 96 Sport	1964	50. Reinhold Daubner	Fiat Abarth 1000 TC	1965
35. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport	1964			

"Standard -65" 1001-1300 cc och GT/GTS 0-1300 cc samt E-bilar**Klass CT 7, 1001-1300 cc, period F: 1962-65**

24. Tord Jersler	Austin Cooper S 1071	1964	46. Lars Bergström	Morris Cooper S	1964
31. Max Viebke	Austin Cooper S	1965	48. Hans Söderholm	BMC Cooper S	1965
33. Ulf "Doc" Lindberg	BMC Cooper S	1964	49. Daniel Frodin	Morris Cooper S	1965
36. Göran Lidebjer	BMC Cooper S	1964	50. Gösta Lindgren	Renault R 8 Gordini	1965
39. Lars Fritz	BMC Cooper S		51. Bo Severinsson	Renault R 8 Gordini	1965
40. Carl von Heidenstam	Austin Cooper S	1965	52. Roland Svensson	Renault R 8 Gordini	1965
42. Håkan Lindevret	Austin Cooper S	1964	53. Ulf Alm	Morris Cooper S	1965
43. Bengt Allo	Morris Cooper S	1965	54. Sissela Lidebjer	BMC Cooper S	1965
44. Bengt Bengtzon	BMC Cooper S	1964	77. Andreas Eriksson	Morris Cooper S	1965
45. Frank Edvinsson	Austin Cooper S	1964			

Klass CT 4-5, över 1600 cc, period E: före 1962

84. Mats Svensson/T. Svantesson	Volvo PV 544 Sport	1961	87. Johan Solman	Jaguar Mk II 3,8	1961
85. Bengt Qvist	Volvo PV 544 Sport	1961	88. Lars-Göran Sjöberg	Jaguar Mk 1	
86. Lars Fritz	Volvo PV 544 Sport	1961			

Klass CT 11, 16, 0-1150 cc, period G: 1966-71

20. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	1966			
-----------------	---------------------	------	--	--	--

Klass GT/GTS 3, 0-1150 cc, period E: 1955-61

96. Leif Molin Austin Healey Sprite 1960

Klass GT/GTS 4, 1151-1300 cc, period E: 1955-6189. Alf Hansson Alfa Romeo Giulietta SV 1961 95. Jörgen Brynne Lotus Elite 1961
91. Lennart Henjer Alfa Romeo Giulietta SV 1961**Klass GT/GTS 5, 1301-1600 cc, period E: 1955-61**72. Per Rosendahl Porsche 356 1959 79. Andris Nollendorfs Porsche 356 Speedster 1958
74. Walter Rosenlechner Porsche 356**Klass GT/GTS 7, över 2500 cc, period E: 1955-61**

56. Nils Fredrik Nyblaeus Austin Healey 100 M 1955 57. Arne Glaes Austin Healey 3000 1958

Klass GT/GTS 8, 0-1150 cc, period F: 1962-652. Horst Brüning Ginetta G4 1964 4. Christer Nilsson/
3. Jan-Erik Josefsson Triumph Spitfire 1965 J. Hansson Ginetta G4 1965**Klass GTP, period F: 1962-65**

7. Lars-g Hagman/M. Royson Marcos GT Gullwing 1962

GT/GTS-bilar. "GT 65" och Standard 65 över 1300 cc**Klass GT/GTS 12, över 2500 cc, period F: 1962-65**1. Kåge Schildt Austin Healey 3000 MkII 1961 5. Johan Solman Jaguar E-type 1962
2. Anders Lotsengård Austin Healey 3000 MkI 1959 7. Björn Jansson Jaguar E-type
3. Hans-Erik Johansson Jaguar E-type 1963 8. Anders Schildt Austin Healey 3000
4. Karl-Arne Henriksson Jaguar E-type 10. Lars-Göran Andersson Mustang Shelby GT 350 1965**Klass GT/GTS 11, 1601-2500 cc, period F: 1962-65**12. Kenneth Arvidsson TVR Grantura Mk III 1963 20. Frank Högman Porsche 911 1965
16. Björn Jansson M.G. MGB 22. Lasse Jönsson Porsche 904 1964
18. Tomas Ekman Volvo P 1800 S 1965 24. Roar Eriksen M.G. MGB 1965
19. Andris Nollendorfs Porsche 911 1965**Klass GT/GTS 10, 1301-1600 cc, period F: 1962-65**26. Anders Ek Lotus Elan S2 1965 32. Tommy Brorsson Lotus Elan 1963
27. Bengt-Åke Bengtsson Lotus Elan 1964 33. Thomas Henrysson Lotus Elan 1964
29. Tord Ekegren Lotus Elan 1964 34. Per Broberg Lotus Elan 1964
30. Anders Weiter Lotus Elan S2 1965 35. Olof Cederberg Lotus Elan 1965**Klass GT-Prototyp, period F: 1961-65**

40. Per Roxlin M.G. Midget Spec 41. Bengt Eliasson Diva GT 10F 1965

Klass CT 8, 1301-1600 cc, period F: 1962-6555. Arne Allard Alfa Romeo Giulia Super 1965 61. Kenneth Ryd Ford Cortina GT 1965
56. Bo Johansson Alfa Romeo 1600 GTA 1965 62. Thomas Thelin Alfa Romeo 1600 GTA 1965
57. Bjarne Nygren Ford Cortina GT 1965 63. Tommy Brorsson Ford Lotus Cortina 1963
59. Sören Johansson Ford Lotus Cortina 1963 65. Robert Petersson Alfa Romeo Giulia Sp GT 1965
60. Lars-Åke Nilsson Ford Lotus Cortina 1965 66. Ulf "Doc" Lindberg Ford Lotus Cortina 1963**Klass CT 9, 1601-2500 cc, period F: 1962-65**71. Anders Hylén Volvo Amazon 122 S 1965 81. Jan-Ove Johansson Volvo Amazon 122 S 1965
73. Håkan Lidebjer BMW 1800 ti 1965 83. Dick Gärder Volvo Amazon 122 S 1965
74. Hans Axemyr Volvo Amazon 122 S 1965 84. Hakon Mörner Volvo Amazon 122 S 1964
79. Dan Johansson Volvo Amazon 122 S 1964 88. Kaj Dahlbacka Citroën DS 21 1965
80. Johnny Aldosson Volvo Amazon 122 S 1965

Klass CT 10, över 2500 cc, period F: 1962-65

49. Lars Esselius	Ford Falcon Futura Spr. 1964	95. Tomas Gustavsson	Ford Mustang	1965
72. Patrik Molin	Ford Mustang	1965	96. Magnus Carlsson	Ford Falcon Futura Spr. 1964
90. Thomas Henrysson	Ford Galaxie	1964	97. Mats Ricknäs	Ford Mustang
93. Victor Israelsson	Ford Mustang	1965	99. Johan Högman	Ford Falcon Futura Spr. 1964
94. Tommy Johansson	Ford Falcon Futura Spr. 1964	100. Lars Esselius	Ford Falcon Futura Spr. 1964	

Standard och GT/GTS-bilar 1966-71**Klass CT 12, 17, 1151-1300 cc, period G: 1966-71**

3. Bo Johansson	Renault R 8 Gordini	1967	7. Kent Böe	NSU TT
4. Ronnie Mattsson	BMC Mini Cooper S	1970	10. Pelle Svensson	BMC Cooper S Mk II
5. Sture Danielsson	Ford Escort GT	1968	128. Lennart Nilsson	Fiat 128

Klass CT 13, 18, 1301-1600 cc, period G: 1966-71

11. Tommy Brorsson	Ford Escort TC	1969	18. Hans Frisk	Ford Escort TC
16. Sture Danielsson	Ford Escort TC	1969	22. Christer Nordin	Ford Escort TC
17. Ola Åkesson	Ford Escort TC		71. Anders Agfors	Alfa Romeo 1600 GSV 1966

Klass CT 14, 19, 1601-2500 cc, period G: 1966-71

24. Roland Falkenbäck	Alfa Romeo 2000 GTV	1968	37. Lars Krokstedt	Volvo Amazon 122 S
26. Rikard Hasselblad	BMW 2002 ti	1970	39. Tage Johansson	Volvo Amazon
30. Robert Petersson	Alfa Romeo 1750 GTAm	1971	42. Axel Ekman	Volvo PV 544
32. Lennart Bengtsson	BMW 2002 ti	1970	53. Ulf von Hauswolff	BMW 2002

Klass CT 15, 20, över 2500 cc, period G: 1966-71

36. Lars Palmkvist	Ford Mustang	1968	67. Börje Eriksson	Ford Mustang
--------------------	--------------	------	--------------------	--------------

Klass GT/GTS 14, 19, 1151-1300 cc, period G: 1966-71

70. Stefan Svensson	Fiat Abarth Scorpione	1970	72. Hans P. Zolnir	DKW F 12
---------------------	-----------------------	------	--------------------	----------

Klass GT/GTS 15, 20, 1301-1600 cc, period G: 1966-71

78. Fredrik Bolander	Marcos 1600 GT	1968	79. Jonas Kullgren	SAAB Sonett V-4
----------------------	----------------	------	--------------------	-----------------

Klass GT/GTS 16, 21, 1601-2500 cc, period G: 1966-71

46. Olle Victorin	Porsche 911 ST	1971		
-------------------	----------------	------	--	--

Klass GTP, period G: 1966-71

49. Michael Royson	Marcos 1800 GT	1965		
--------------------	----------------	------	--	--

Standard och GT/GTS-bilar 1972-81**Klass CT 22, 27, 32, 1151-1300 cc, period H+I: 1972-81**

2. Conny Abrahamsson	Ford Escort GT		8. Lars-Erik Åkersten	BMC Clubman
6. Tord H. Elander	NSU 1300		9. Håkan Lindevret	BMC 1275 GT

Klass CT 23, 28, 33, 1301-1600 cc, period H+I: 1972-81

20. Thomas Bengtsson	Alfa Romeo 1600 GT	1970	21. Anders Dahlgren	VW Scirocco
----------------------	--------------------	------	---------------------	-------------

Klass CT 24, 29, 34, 1601-2500 cc, period H+I: 1972-81

26. Rolf "Myggen" Nilsson	Ford Escort RS 1600	1970	35. Stefan Olsson	Ford Escort Mk II
27. Mikael Mattsson	Alfa Romeo Alfetta GT	1975	38. Jan Oscarsson	Volvo 142
28. Anders Berger	Ford Escort RS 1600	1972	43. Erik Berger	Ford Escort RS 1600
33. Tomas Hall	Ford Escort RS 1600	1972	45. Greger Petersson	Ford Escort RS 1800
34. Lennart Nilsson	SAAB 96 V-4	1971	85. Michael Sundin	Mazda RX 7

Klass CT 25, 30, 35, över 2500 cc, period H+I: 1972-81

25. K-G Almström	BMW 3,0 CSL	1975	58. Jonas Nylén	Opel Commodore GS	1972
50. Göran Boström	Chevrolet Camaro	1970	62. Jonas Bengtsson	Ford Capri RS 3100	1973
51. Fredrik Andersson	Ford Capri 3000	1970	63. Robert Paulsson	Ford Capri RS 3100	1973
52. Arne Björklund	Ford Capri 3000	1972	64. Uno Svensson	Ford Capri RS 3100	1973
53. Magnus Paulsson	Ford Capri RS 3100	1973	66. Mikael Henriksson	Ford Capri RS 3100	
55. Johan Strimbold	Ford Capri 3000	1970	69. Mikael Östberg	Chevrolet Camaro SS	1969
56. Bo Bergström	Ford Capri RS 3100	1970	72. Patrik Molin	Chevrolet Camaro RS	1971
57. Jürg Bächli	Opel Commodore GS	1970	88. Magnus Ojdahl	Ford Capri 3000	1971

Klass GTS 26, 31, 36, 1601-2500 cc, period H+I: 1972-81

83. Johan Hansson	Triumph GT 6	1969	84. Hans "Nicke" Nilsson	Porsche 914/6	1970
-------------------	--------------	------	--------------------------	---------------	------

Klass GTS 27, 32, 37, över 2500 cc, period H+I: 1972-81

85. Michael Sundin	Porsche Carrera RS	1974	89. Andris Nolendorfs	Porsche Carrera	
86. Axel Ekman	Porsche 911 Carrera	1974	96. Bengt-Åkr Bengtsson	Ferrari Dino GT 4	1974
87. Lasse Jönsson	Porsche 911 Carrera RSR		97. Hans-Erik Andersson	Porsche 911 Carrera RSR	1973

Tvåsitsiga racervagnar, Sport 2000**Klass Sportvagnar Gr 4 & 6, 0-2000 cc, Period G: 1966-71**

47. Bo Johansson	Lotus 47	1967
------------------	----------	------

Klass Sport 2000, period I: 1978-82

4. Peter Franzén	Tiga SC 79	1979	55. Mogens Christensen	Lola T 590	1980
40. Mats Lindhagen	Lola T 492	1978	57. Håkan Alriksson	Tiga SC 79	1979
41. Dagfinn Larsen	Tiga SC 78	1978	59. Lars-Gunnar Johansson	Tiga SC 81	1981
43. Joakim Bergman	Tiga SC 79	1979	63. Pelle Svensson	Royale S2000M	1981
44. Ulf von Hauswolff	Tiga SC 79	1979	64. Kåre Minnberg	Tiga SC 82	1982
49. Morgan Södergren	Lola T 492	1979	65. Jan Annebjörk	Tiga SC 79	1979
50. Håkan Holmberg	Lola T 492	1978	66. Ulf "Doc" Lindberg	Tiga SC 78	1978
53. Nils Wramell	Tiga SC 79	1979			

Klass Sport 2000, period J: 1983-

82. Jan Hellberg	Shrike P 15	1985	87. Per Reiman	Lola	1986
84. Rickard Adestam	Tiga SC 84	1984	88. Stig Dahlman	Tiga SC 84	1984
85. Rickard Adestam	Tiga SC 85	1985	90. Johnny Johansson	Tiga SC 86	1986
86. Anders Ericsson	Tiga SC 86	1986			



Appendix K

Annexe K
Appendix K

mars - mai 2010 / March - May 2010
Bulletin n°427

APPENDIX K

Published on 12 March 2010 - Application from 1st April 2010

Article 2.2.7.1 – Development cars

Modify:

«Original racing cars and GT Prototypes which were made for period FIA competition, fulfilling the regulations of the period conforming to the internationally recognised regulations of the AIACR or FIA for the category or formula: Appendix "C" or Appendix "J", but which, for some reason, did not participate in International competition.»

Article 3.2 – Date classifications and definitions

Modify as follows:

« (...) J1) 1/1/1982 to 31/12/1990 31/12/1985 for homologated Touring and GT cars.

J2) 1/1/1986 to 31/12/1990 for homologated Touring and GT cars.»

Article 3.3.3 – Period specification

Add at the end of the existing article:

« (...) Freedoms granted in period by Appendix J do not now confer complete freedom but rather authorise the use of modifications and/or components actually used in period on the particular make and model as a result of those period freedoms.»

Article 3.3.7 – Period specifications

Add to the end of this article:

« (...) All cars of Period J1 must also comply with Appendix XI of Appendix K.»

Article 5.3.2 – Battery, Circuit breaker

Modify:

«There must be a general circuit breaker which isolates must cut all electrical circuits (battery, alternator or dynamo, lights, hooters, ignition, electrical controls, etc. – but with the exception of those that operate the fire extinguisher) and must also stop out-off the engine (with the exception of those that operate the fire extinguisher) TOTALLY from the battery.

It must be a spark-proof model and will be accessible from inside and outside the car. On the outside, the triggering system of the circuit breaker must be situated at the lower part It is recommended that the outside control be fitted at the base of the windscreen mountings or on the driver's side or within 50cm of that point or, in for closed cars, the switch mounted on a Perspex rear side window, provided that it is behind the driver's seat.

The control triggering system will be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 120mm.

This outside triggering system applies only to closed cars.

From inside, the circuit breaker must be easily accessible to the driver and co-driver when seated with their harness fastened.

Article 5.22.1 – Seats

Modify:

«For cars in GTS and CT of Period F (1/1/1962) or later, if the original front seats are changed, this must be for seats of period specification or for a complete seat system for which the FIA homologation is valid. For other periods, these seats are recommended.

For cars in GT and T of Period F (1/1/1962) or later, if the original front seats are changed, this must be for a complete seat system for which the FIA homologation is valid. For other periods, these seats are recommended.»

Appendix I – Classification of the Period E-J Formula Junior

Modify:

«Formula Junior cars for the period E-J can be established by the following table:

Formula Junior	1958-1960	1961-1963
	<u>FJ/4 FJ/1A with engine in front of the driver and fitted with Fiat or Lancia Engine.</u>	<u>FJ/2 FJ/2D with engine in front of or behind the driver, fitted with drum brakes on all four wheels, as original specification.</u>
	<u>FJ/1B with engine in front of the driver, and fitted with engines other than FIAT or Lancia.</u>	<u>FJ/2E with engine in front of or behind the driver, fitted with disc brake or brakes.</u>
	<u>FJ/1C with engine behind the driver.</u>	

Appendix I – Classification of the Period H-J Formula Ford 2000

Modify:

«Period H ...

... Other Period H Single-Seat Racing Cars 1972-1976 ...

... FF/3b FF/3a Formula Ford 2000 cars (2000 cm³ – period HR 1975-1976) ...

... Period I ...

... Other Period I Single-Seat Racing Cars 1977 – 1981 ...

**Annexe K
Appendix K**

FF/3a FF/3b Formula Ford 2000 cars 1977–1984 (2000 cm³ – period IR1 1977-1980)

FF/3c Formula Ford 2000 cars (2000 cm³ – period IR2 1981-1982) ...

... Period J ...

... Other Two-Seat Racing Cars

FF/3b FF/3d Formula Ford 2000 cars 1982–1987 (2000 cm³ – period JR 1983-1990) ...»

Appendix XI to Appendix K – Regulations for Period J1 cars applicable to Sporting Rallies only
Add a new Appendix XI:

«Appendix XI - Regulations for Period J1 cars applicable to Sporting Rallies only

1. Eligible cars.

1.1 Only the following Group B cars are eligible for 2010 (subject to confirmation by the Historic Motor Sport Commission):

- Lancia 037 (hom. B-210),
- Audi Quattro long-wheel base (hom. B-242, 229 & 243),
- Opel Manta (hom. B-237),
- Renault 5 Turbo (hom. B-205, 234 & 267),
- Ferrari 308GTB (hom. B-220, 236 & 241),
- Opel Ascona 400 (hom. B-221),
- Citroën Visa 1000 Pistes (hom. B-258).

1.2 The Historic Motor Sport Commission reserves the right to change and/or expand the list of eligible cars.

1.3 It must be noted that some Group B cars were banned in period and in rallies for safety reasons. For the same reason, their use is still not allowed in this category of events (see art. 7.4.1 of Appendix K).

2. Technical regulations.

2.1 Cars listed in art. 1.1 must conform to Art. 7 of Appendix K and to the following articles:

2.1.1 Weight. The minimum weight specified in period Appendix J for cars of Period J1 is increased by 25 kg to compensate for the additional safety equipment now specified.

2.1.2 Electronics. Cars originally homologated with or permitted to use Electronic Control Units, Engine Management Systems and/or Sensors must use the same system, connected and in full working order as used in period or required by period Appendix J.

3. Safety prescriptions.

3.1 Cars listed in art. 1.1 are subject to articles under Art. 5 (safety) when compatible with the following articles.

3.2 Cars listed in art 1.1 must be equipped with:

3.2.1 Side window anti-shatter film. Cars of Period J1 that retain glass side windows must cover the inside of these

windows with clear anti-shatter film. It is recommended that a small hole be left in this film to facilitate the detection of the film during scrutineering.

3.2.2 Windscreen Film. All cars with a laminated windscreen may use a clear protective plastic cover to prevent damage. This cover must be of the same size and shape as the windscreen and be completely in contact with it.

3.2.3 Roll Cage.

A) All cars of Period J1 must be fitted with a Roll Over Protection System (ROPS) This ROPS must comply with the 2010 FIA Appendix J Article 253 and must comprise the six following mandatory elements as a minimum:

1. Diagonal Member, one option from drawings 253-4,253-5,253-6 or 253-7;
2. Door bars, one option from 253-8, 253-9, 253-10 or 253-11;
3. Roof reinforcements, 1 option from 253-12, 253-13 or 253-14;
4. Windscreen pillar reinforcement 253-15;
5. Transverse member 253-26;
6. Transverse member 253-27.

B) In the case of the cars listed below, they will be individually assessed by the FIA Historic Motor Sport Commission, the FIA Technical Department and the FIA Safety Commission and should they be unable to comply with paragraph A) above, the only authorized Roll Over Protection System (that must be made of the same material as defined in Appendix J Art. 253) is:

Lancia 037: drawing n° 11-1
Audi Quattro: drawing n° 11-2
Opel Manta 400: drawing n° 11-3
Opel Ascona 400: drawing n° 11-4
Ferrari 308: drawing n° 11-5,
Renault 5 turbo: drawing n° 11-6

3.2.4 Seats. For cars of Period J, seats must be currently homologated to FIA Standard 8855/1999 or 8862/2009 and be identified in Technical List 12 as complying with Super 2000 Technical Regulations. Mountings must comply with the homologation requirements.

3.2.5 Removable Steering Wheel. The fitting of a removable steering wheel is compulsory on cars of Period J1 (subject to local/national authority approval).

3.2.6 Fuel & Oil Lines - Fuel Sampling. Cars of period J1 must replace the Series Production fuel and oil lines with metal armoured (Aircraft/Aeroquip or similar) lines complying with current Appendix J Article 253 paragraph 3.2. The fuel system must be fitted with a dry-break fuel sampling coupling from FIA Technical List No. 5

3.2.7 Fire Extinguisher. Cars of Period J1 must be fitted with an extinguisher system complying with current Appendix J

Article 253 7.2 and a hand-operated extinguisher complying with current Appendix J article 253 7.3.

3.3 HANS Device and Seat Belts. Drivers and Co-drivers of cars of Period J1 must wear a HANS Device in compliance with current FIA Appendix L Chapter 3 paragraph 3 and currently FIA Homologated HANS compatible 6 point seat belts complying with current FIA Appendix J Article 253 Article 6.»