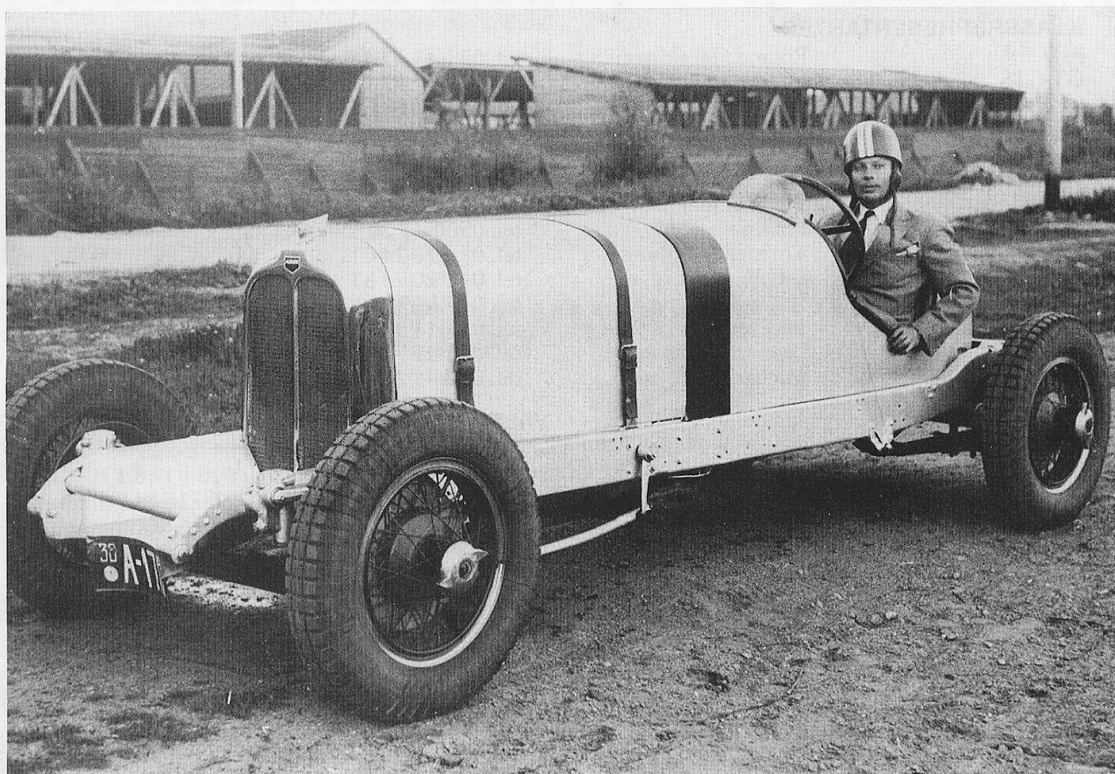


RUTFLAGGAN NR 3 2000



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Vad är detta för en bil?



Hans Tornebäck har lämnat in bilden. Ja, som han säger, märket var väl enkelt, men hur var det med föraren? På sidan 21 har vi ytterligare spörsmål. Skriv till redaktionen om vad Du tror att det är för ekipage och förare, och besvara också frågorna inne i tidningen.

Horst:s rader

HORST BRÜNING

Det sägs att det är sommar, men vädret har nog inte förstått detta. Vi har kört alla tävlingar utom den sista på Anderstorp. Som vanligt har många haft svårt att ta sig till Karlskoga och Kinnekulle. Vi får väl gå igenom alla tävlingar vid säsongens slut och analysera.

Nu är det vår avslutningstävlingen på Anderstorp med fest, prisutdelning m.m. (inbjudan borde ni få innan denna tidning).

Fria åkningen är till för samtliga medlemmar, så att även ni som inte deltar i serien kan få tillfälle att prova bilarna. För den fria åkningen behöver vi funktionärer som kan hjälpa till att hålla ordning bland alla vildhjärnor. Blir det inga frivilliga så blir det ingen åkning. Anmäl er till klassföräldrarna som kan informera oss sedan. Tack.

I höst kommer vi att anordna det vanliga mötet med styrelsen, klassföräldrarna, teknikererna, framtidskommittén samt valberedningen, så ni som har idéer, förslag eller till och med har lust och hjälpa till, ta kontakt med någon bland de ovannämnda och för fram synpunkter eller anmäl er till ideellt arbete. Det är roligt och givande men dåligt betalt.

Renoveringen av min bil fortskrider i lagom takt (dvs. jag kanske kan fylla plånboken mellan smällarna) och den blir kanske klar till Andersstorp.

Vi ses

Horst

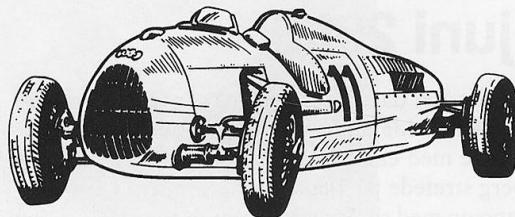
Träningar

KARLSKOGA

På Karlskoga finns det möjlighet att träna varje onsdag mellan kl 16.00-20.00. Vad Du behöver är licens och rejäl bil. Kostnaden inskränker sig till 240:-
Uppllysningar kan du få pr tel 0586-150 10. Här kan du också kolla så att banan händelsevis inte skulle vara uthyrd till något annat.

STURUP RACEWAY

Träning i KAK:s regi måndag 4.9 mellan 18.00-21.00
Dessutom avser man att hålla kurs den 10.9.
Vill Du veta mer, så har KAK tel. 040-26 47 50.



Auto Union Typ B Racer -35, vattenkyld 16 cyl, vee,
4.9 l-motor på 370 hk med Roots kompressor

HALVPANNORNA



PER HÅGEMAN

Vårträffen, Mantorp Park 13-14 maj 2000

Mantorp Park på nytt datum igen. De som bestämmer har bestämt att Automobil Sports car Show skulle arrangeras vid senare tillfälle, men enbart för s.k. superbilar (för att sedermera gå i graven, åtminstone i den tappning som vi blivit vana vid), varför RHK själv stod som arrangör med bistånd av MK Scandia.

Tyvärr så verkade det som att de flesta halvpanneåkarna fortfarande sov djupt i sina iden. Endast Göran Anderberg, Peter Kumlin och Per Hågeman dök upp. Som väntat var Göran Anderberg den som var snabbast på träningen, följd av Per Hågeman, och tätt därefter Peter Kumlin.

Både lördagens och söndagens tävlingar skulle köras på den s.k. långa banan. Lördagsracet blev en enkel match för Göran Anderberg, och det blev en likaledes enkel andraplats för Peter Kumlin, medan Per Hågeman kämpade med en slirande koppling, men lyckades nå målet efter ett depåbesök.

På söndagens race var Göran Anderberg återigen snabbast med sin Alfa Dana. Per Hågeman belade andra platsen före Peter Kumlin ända till depåinfarten innan målflaggan då Pers Cooper lade av. Skruvarna som håller adaptorplattan till magneten hade gått mitt av, så magneten låg helt lös med avhoppad kedja.

Resultat, lördag och söndag.

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |
| 2. Peter Kumlin | Effyh-JAP |
| 3. Per Hågeman | Cooper Mk 12-Norton |



Göran Anderberg, Alfa Dana-JAP, säker dubbelsegrare i midget på Mantorp. Foto: Bengt-Åce Liljevind.

Scandinavian Raceway, Anderstorp, 4 juni 2000

Så var det åter dags för tävling på vår Grand Prix-bana. Tyvärr nådde midgetdeltagandet ett riktigt bottenmärke med endast 2 (två) deltagare. Göran Anderberg stretede på vidare, nu sekunderad av Allan Göransson med sin Swebe-Triumph. Konstigt att det är våra äldsta åkare, som just passerat 30-strecket, som orkar ställa upp. Tydligt passerade bägge även den rigorösa decibeltesten som företogs.

Om själva racet har det inte snackats så mycket, men enligt rapport blev alltså A. G. god tvåa, medan G. A. blev näst sist, fast med god marginal.

Resultat:

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. Göran Anderberg | Alfa Dana-JAP |
| 2. Allan Göransson | Swebe-Triumph |

Velodromloppet, Gelleråsen, 18 juni 2000

Liksom på Mantorp, stod RHK som arrangör för en egen tävling, denna gång tillsammans med Karlskoga MF som är husvärd på vår äldsta permanenta bana. Deltagareantalet var väl bättre än på Mantorp. Midget mönstrade tre åkare.

Det var Peter Kumlin, som denna gång inte hade så långt att åka, och Håkan Sandberg som också hade ganska nära, samt Per Hågeman, som hade desto längre från Malmö. Närboende Torbjörn Eriksson hade inte fått sin Effyh klar, och det hade inte Ingemar Edwardsson heller, så han fick inställa sitt årliga släktmöte i Karlskoga.

Träningen avslöpte som så att Peter Kumlin var snabbast med sin Effyh-JAP, tätt följd av Per Hågeman och Håkan Sandberg.

Tävlingen kördes ihop med formel-V, och vi hade parkerat våra midgets i de bakre regionerna på griden. Peter och Per fick väl så där hyfsad start, men

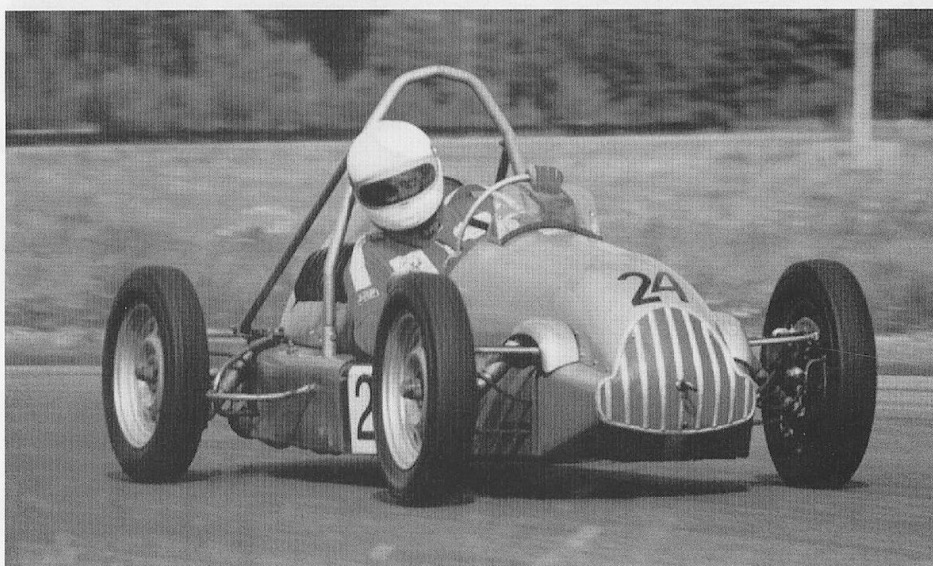
bakifrån kom Håkan Sandberg som en raket, och flög förbi. Går det att göra en så bra start? Peter bröt redan nere efter "Trösen" med hängd gas, och Håkans kanonstart resulterade i ett "Stop-and-Go" straff för tjuvstart. Man kan tydligen inte vara säker i de bakre regionerna heller. Så det blev en sömnig walk-overseger för Per H.

Resultat:

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. Per Hågeman | Cooper Mk 12-Norton |
| 2. Håkan Sandberg | JBS-Triumph |
| 3. Peter Kumlin | Effyh-JAP |



Håkan Sandberg var för snabb i starten, och fick "stop-and-go" straff, och bröt sedan med sin JBS-Triumph.
Foto: Bengt-Åce Liljevind



Peter Kumlin hade inte heller någon lyckad dag, och bröt med gashäng.
Foto: Bengt-Åce Liljevind



Zandvoort Trophy 21 maj 2000-07-18

Onsdagen den 17 maj startade vi, Axel Madsen, Rickard (Pricken), Lars Ljungman och Övertecknad, färden från Malmö till Holland. Först var det dock lastning i Vellinge av Ljungmans bil. Axel hade lånat Ulf Peterssens släp som tar två bilar ovanpå varandra.

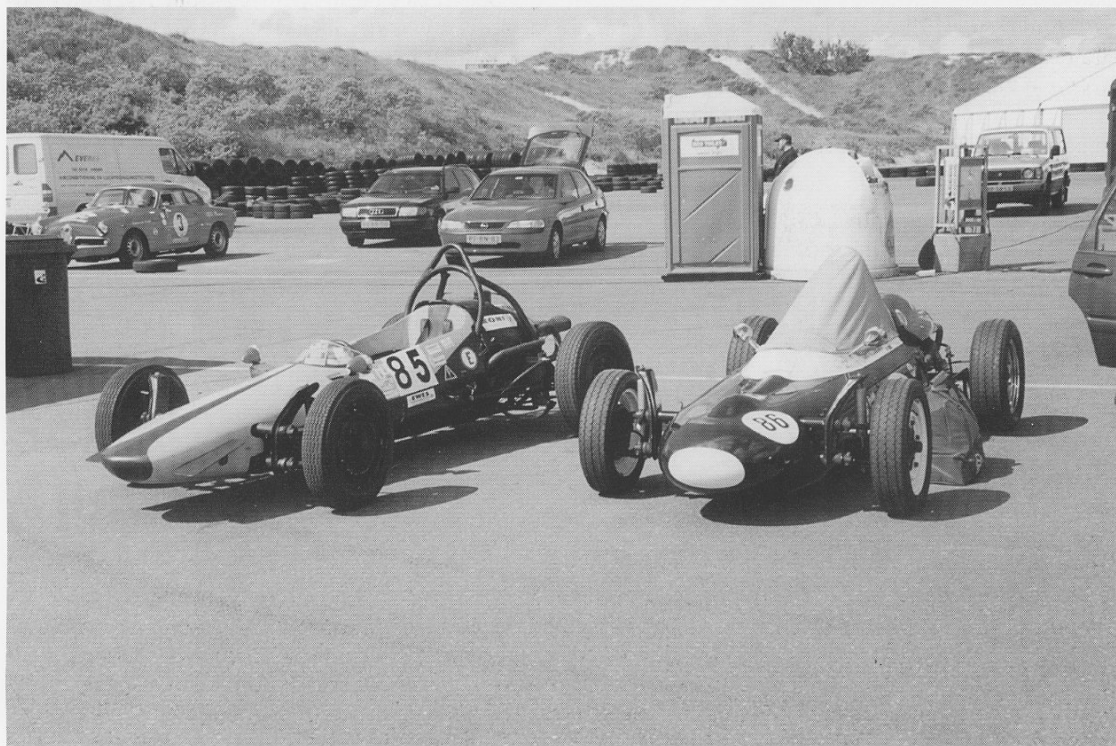
BJÖRN LEUFVENIUS

Färden startar så på riktigt med färjan Nordö-Link mellan Malmö-Travemünde på kvällen kl. 22.00. Ombord blev det några pilsner och mat. Sedan ner i bingen för att sova litet. På morgonen åt vi en fin frukost på båten. Sedan gick färden genom Tyskland till Grönningen ute på Nordsjö-vallen. Efter nio timmar var vi framme i Zandvoort. Många stopp på vägen hade det varit med alla dessa dj...a broöppningar. Väl framme var det avlastning, och sen iväg för att få någon logi under dessa dagarna. Lars G. Och jag fick ett litet rum med frukost, och Axel och Pricken fick ett annat pensionat litet längre ner på gatan. Pilsner och mat igen, och sen hem för att sova lite.

På fredag var det träning, men många ville inte träna då det var för dyrt. Det kostade 500:- för ett pass, så Axel och Ljungman avstod från denna träning. Alla holländska och tyska Formel V åkare boj-

kottade denna tävlingen då de tyckte att startavgiften var för hög. Helena som har hand om formelbilarna var litet bedrövad när så många som anmält sig till tävlingen uteblev. Hon berättade för oss att det kostade ca 1 miljon kronor att hyra banan för denna helgen.

Lördagens träning gick dock bra för oss. Axel bytte däck till en mjukare blandning (regndäck). Rena japanska slicks, men de höll fint i regnet. Wolfgang Eisel kom in i depån med knackande motor, som hade varit alldeles nyrenoverad. Åke Linds gamla bil, en Hansen med dubbelförgasare, körd av Manfred Hoppe, gick inte fort nog. Ha lade skulden på sig själv, inte på bilen. En holländare som hette Bob Hahn åkte med en Austro FV med en dubbel Weber med dubbelt insug. Finns inte Appendix K i Holland? Bilen gick mycket fort.



Axel Madsens BMVee (85) och Lars-Gunnar Ljungmans Hansen klara för fight på Zandvoort

Lars-Gunnar Ljungman och Axel Madsen fick pokaler för sina prestationer



På lördagskvällen blev vi inbjudna till HARC:s 25-års jubileumfest i ett jättestort. Vi fick pilsner, mackor och smacks. Axel var i sitt esse. Han delade ut polkagrissar till barn och servitriser och i gengäld fick vi pilsner. Bara att sträcka upp handen, så kom det näst 10 st pilsner till bordet. Som mest hade vi 80-100 pilsner på bordet, och då gick alla kameror varma. Manfred och Wolfgang med fru och hennes föräldrar satte sig hos oss. Liten senare kom Helena och hennes man också. Orkesteren började spela, och vi hade mycket trevligt.

Söndagens tävling började kl. 12.00. Regnet bara öste ner. Axel bara gick och myste. Han sa till Lars G. - "Nu tar vi alla Fordarna (minst 5 st, och det visade sig att Fordarna hade mycket svårt att köra i halkan). Axel och Lars G stod i åttonde ledet i star-

ten bland alla Fordar. Både Axel och Lars G. Fick var-templaning och gick av, men de kom tillbaka igen och snuvade nästan alla Fordarna, och t.o.m. några Fordar och Formel 2000 bilar. Axel blev 1:a, och Lars G. 2:a i klassen. I hearet blev Axel 7:a och Lars G. 8:a. Mycket bra gjort när det var 17 startande F-3or, Formel Fordar och Formel 2000 bilar. Sedan blev det snabb lastning av bilar och prylar. Ner till prisutdelningen där Axel och Lars G fick var sin buckla för sina utmärkelser.

Sedan gick färderna hemåt genom Tyskland i hål-lande regn. Osnabrtück-Bremen-Hamburg-Tra-venmünde. På båten kl 02.30. Mat och ett par pilsner, sen i bingen. Hemma på kajen i Malmö kl 12.00. Till Vellinge boställe för avlastning av Ljungmans bil medan Axel och Pricken för vidare till Gränna.

På lördagskvällen hade HARC 25-års jubileumfest,, och då bjöds det bl.a. på öl... jo, jag tackar jag



Kinneulle Ring 27-28 maj 2000

Så var det dags att summera årets andra Formel Vee tävling. Den gick av stapeln på numera ganska slitna Kinneulle Ring. Vädrets makter gjorde allt de kunde för att spolia tävlingen. Med andra ord så regnade och blåste det mest hela helgen, dock var det uppehåll på söndagen när vi körde vårt heat. Träningen på lördagen gick faktiskt även den på torr bana.

S-Å FAGERSTRÖM

Karin Hansen var snabbast på träningen med tiden 1.05,708; en ganska hyfsad tid för en Fvee på den hoppiga banan. Här borde nog till en ny beläggning innan någon hoppar av ordentligt, men det är ju lika för alla. Tvåa var Ulf Peterson och trea Seved Lundberg, medan Axel Madsen fick hålla till godo med fjärde tiden. Femma Lars-G Ljungman som blir allt snabbare i sin nya bil. I den äldre klassen var Mikael Johansson snabbast, blott 1,6 tiondedelar före L-G Sjöberg som lånat en Autodynamic till årets tävlingar, då hans Veemax står med kraschad motor från den förra tävlingen på Mantorp. Trea Nick Tammemägi och fyra Bosse Pettersson i en snyggt renoverad RPB. Söndagens tävlingar gick över tolv varv, och bjöd på en hel del dramatik. Karin som stod i pole, kom iväg ganska skapligt, men spolierade sina chanser genom att snurra. Axel Madsen drog på ordentligt och kunde ånyo lägga en seger till samlingarna.

Resultat, nyare klassen 1969-71:

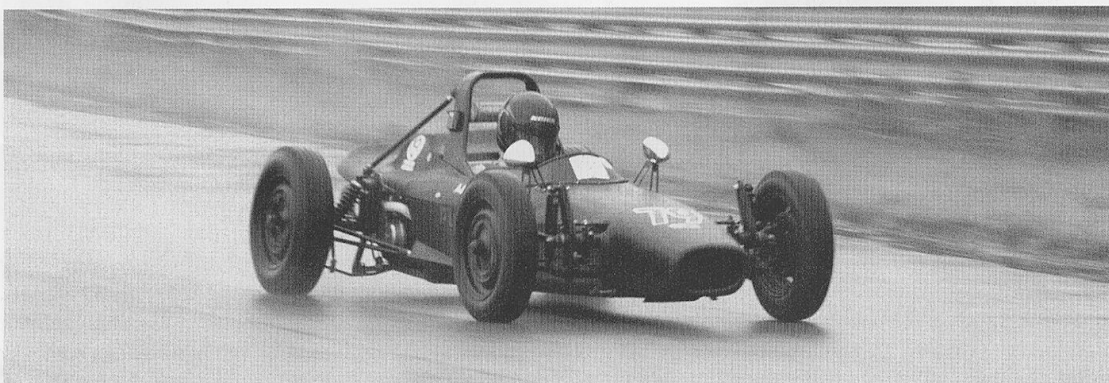
1. Axel Madsen	BMVee	13.18,444
2. Seved Lundberg	RPB	13.23,329
3. Ulf Peterson	BMVee	13.33,181
4. Karin Hansen	Hansen Mk IV	13.47,994
5. Lars-G Ljungman	Hansen	13.50,989
6. Sven-E Hedman	Kaimann	13.52,891
7. Sven-Å Fagerström	RPB	14.11,830
8. Sven-Å Svensson	Austro	14.12,049
9. Olle Grimstedt	Austro	- 1 varv

Resultat, äldre klassen 1965-68:

1. Mikael Johansson	Beach Car	14.06,294
2. Nick Tammemägi	RPB	14.11,509
3. Lars-G Sjöberg	Autodynamic	14.16,334
4. Bo Pettersson	RPB	- 1 varv



L-G Sjöberg i lånad Autodynamic. Foto: Bengt-Åce Liljevind



Nick Tammemägi, säker tvåa i den äldre klassen med sin RPB på Kinneulle, men på Anderstorp veckan efter, var han ännu duktigare, för då vann han. Foto: Bengt-Åce Liljevind

Anderstorp 3-4 juni 2000

Till Anderstorp vill man komma ofta, om man blir lika ompysslade som denna helgen. Visserligen började även denna helg med regn och blåst, men på lördagen var det ett strålande väder. Och racen var det inget att klaga på.

Träningarna avverkades för vår del på lördagen och hade samlat hela 20 ekipage i Fvee klassen. Alltid snabbe Axel Madsen drog till med en varvtid på 2.00,706; en mycket fin tid för Fveebilar. Han var hela 1,5 sek. före Ulf Peterson, och 2 sek. före trean Karin Hansen. Fyra Seved Lundberg och femma Svenna Hedman. Tomas Nyberg hade renoverat sin motor sedan Mantorp och gick in på sjätte tränings-tid. I den äldre klassen slog Mikael Johansson ånyo till med den snabbaste tiden, 2.06,595 före Nick Tammemägi och på fjärde plats L-G Sjöberg. Femma var Alf Karlsson och sexa L-I Hulterström.

Lördagskvällens höjdpunkt var när 17 Fveebilar åkte i kortege in till Anderstorp och fick närvara på en underbar grillafton. Företaget Regson bjöd in oss Fveeåkare tillsammans med kunder och personal på en oförglömlig afton. Mat, dryck och levande musik; vad kan man mer begära? Och hör och häpna, på söndagsmorgonen kom alla bilarna tillbaka per lastbil! Här måste man lyfta på hatten och tacka vår medlem i FV Sverige, Ulf Peterson, som arrangerat allt detta. Ett stort TACK från oss alla!

På söndagen hade vi turen att köra vårt race före lunch, och det är ju alltid bra när man har en lång transport framför sig. Det är ju transportererna till och från som blir litet sega. Tävlingsarna gick över åtta varv på långa banan. Det är alltid mera helt att få köra den långa banan. Stående start, och alla kom iväg relativt bra. Det blev en del sammanstötningar i första sväng, men det var ingen som blev stående, utan alla kom iväg. Seved Lundberg snurrade av ef-

ter långa rakan men kom upp, dock något efter de andra. Nu var racet igång; Axel m. och Uffe P. tampades om första platsen hela loppet. Uffe ledde, men snurrade i kurvan ut på depårakan och Axel smet förbi och tog sin fjärde seger för året. Två på Mantorp och en på Kinnekulle, och så nu här på Anderstorp. Vem blir först att straffa Axel?

Resultat, nyare klassen:

1. Axel Madsen	Gränna	16.29,271
2. Ulf Peterson	Värnamo	16.35,041
3. Tomas Nyberg	Älmhult	16.35,334
4. Karin Hansen	Göteborg	16.41,673
5. Svenna Hedman	Sandviken	16.45,421
6. Lars-G Ljungman	Höllviken	16.52,669
7. Olle Grimstedt	Forsheda	16.00,358
8. Seved Lundberg	Stockholm	17.03,281
9. S-Å Fagerström	Torshälla	17.14,759
10. Anton Svensson	Anderstorp	17.21,506
11. Bertil Persson	Åhus	17.32,419

Resultat, äldre klassen:

1. Nick Tammemägi	Värgårda	17.20,407
2. Mikael Johansson	Bredaryd	17.20,945
3. Lars-G Sjöberg	Finspong	17.32,154
4. Lars-I Hulterström	Helsingborg	18.14,396
5. Alf Karlsson	Åhus	18.14,859
6. Morgan Wiberg	Åstorp	18.32,094
7. Kjell Svensson	Anderstorp	18.59,131

Velodromloppet, Karlskoga, 17-18 juni 2000.

Så var då den fjärde svenska historiska formel Veetävlingen för år 2000 avgjord. En tävling som saknade många av våra förare. Det kom endast tretton förare till årets Velodromlopp på Gelleråsen. Det verkar som de uppsvenska tävlingarna ligger alltför långt bort för våra sydliga vänner. Nu kom ändå Ljungman, Hansen och The Farmer från billeberga, vilket var tur, så att vi fick ett något så när startfält. Vi får inte slå oss till ro i Fvee, vi strävar ju efter ett eget startfält i en egen klass. Det går ju inte om vi bara är 12-15 st. Nej upp till kamp!

Vi som var där hade i alla fall skoj, bra väder och bra tävlingar. Karlskoga har verkligen skärpt till sig vad gäller arrangemang och trevnad för förare och publik. Nu var det väl inte så stor publiktillströmning. Det kördes historiska tävlingar på Mantorp (HTCC) också. Jag tror inte det finns underlag för två arrangemang på samma helg här i Sverige.

Formel Vee var som sagt inte så väl representerat denna helg, men det åktes friskt och alla hade

trevligt. Seved Lundberg hade till helgen varit nere i Tyskland och köpt en RPB sjuttia, ex. Bertil Roos dvs. den bil som Nick Tammemägi hade för ett par år sedan, men som de senaste två åren varit i tysk ägo. Bilen infriade inte förväntningarna, varför Seved helt enkelt kallade in sin gamla bil, och kunde på så sätt köra racet.

Det hela började på lördagen med tjuugo minuters fri träning på förmiddagen, och senare hela tju-

gofem minuters tidsträning. Sedan följde en kvarts tidsträning på söndag förmiddag, så det blev en hel del körning innan racet. Mycket hedervärt!

På lördagsträningen var Axel Madsen snabbast med Karin Hansen på andra plats. Trea var L-G Sjöberg i min gamla Auto-Dunamic, som med detta blev snabbast i den äldre klassen. I vår klass åkte även några midgetbilar och en Formula Junior, men ingen av dessa råkade på Fveebilarna. Det var bara Anders Ericsson i en Lola FJ som tog en åttonde tränings tid som hängde med något så när. På söndagens tidsträning visade Karin Hansen gubbarna var skåpet skulle stå, och hade den snabbaste tiden före Axel Madsen och Tomas Nyberg. I den äldre klassen var återigen L-G Sjöberg snabbast före Bengt Gelotte i en mycket väl-preparerad RPB 67.

Det fina vädret höll i sig även under tävlingarna, och det såg ut att bli en hård kamp mellan några av de främsta, då tiderna på de fem främsta låg inom 2 sek. I den nyare klassen segrade ånyo Axel Madsen, med Karin Hansen som tvåa. (Karin ledde dock tävlingen innan hon snurrade i

svängen bakom den gamla bandepån. "Jag såg det" Red.s anm.) I den äldre klassen hade L-G Sjöberg en säker ledning, men förivrade sig och snurrade också, varför segern här gick till Mikael Johansson med Nick Tammemägi på andra plats.

Resultat, nyare klassen:

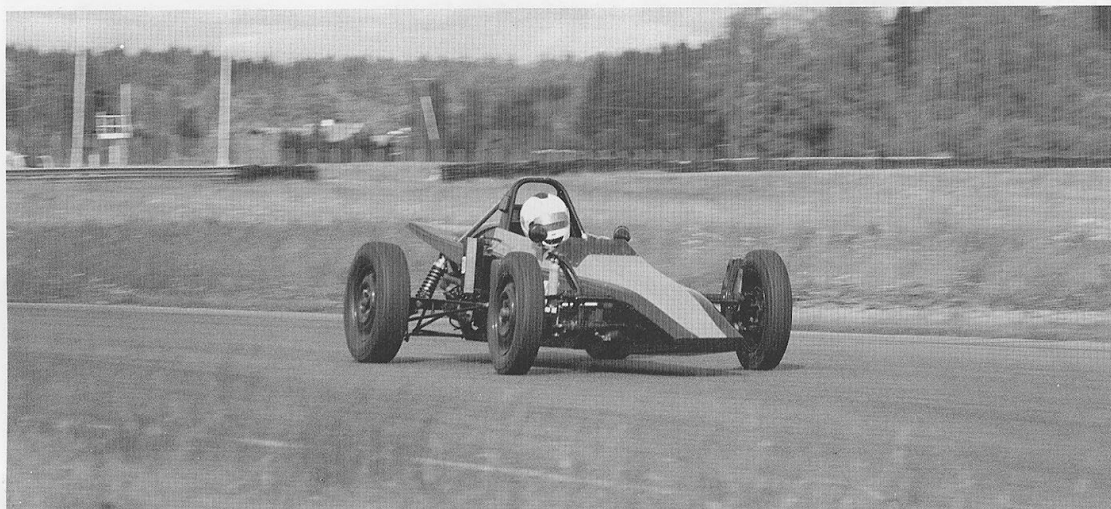
1. Axel Madsen	BMVee	17.00,198
2. Karin Hansen	Hansen Mk IV	17.08,947
3. Sven-Erik Hedman	Kaimann	17.15,600
4. Seved Lundberg	BMVee	17.19,579
5. Sven-Åke Svensson	Austro V	17.25,774
6. Lars-Gunnar Ljungman	Hansen	17.26,484
7. Olle Grimstedt	Austro V	17.56,519
8. Stig-Åke Fagerström	RPB	18.02,187

Resultat, äldre klassen:

1. Mikael Johansson	Beach Car	17.37,422
2. Nick Tammemägi	Beach Car	17.40,440
3. Bengt Gelotte	RPB	17.40,703
4. Lars-Göran Sjöberg	Autodynamics	17.48,334



Nick Tammemägi förföljd av Stig-Åke Fagerström och Lars-Göran Sjöberg. Foto: Bengt-Åke Liljevind



Karin Hansen ledde, men snurrade och blev "bara" tvåa i en av pappa Jens byggd och preparerad bil. Foto: Bengt-Åke Liljevind

Nyare Formelbilar

Mantorp 13-14 maj 2000.

15 bilar var anmälda i heatet, och vi körde på den trevliga långa banan. Fantastiskt väder. Tyvärr satt jag i möte på fredagen och kunde inte delta i fredagens fria träning. 13 bilar till start.

PER KNUTHSON

C-G Peterson körde sönder sin Royale på lördagen, och kom på söndagen med Veemaxen, men den höll bara i ett par varv. Per marin Ahlsröds RPB kom genom Paris-kurvan på första varvet, men han fick sedan bese racet från gräsmattan. Mikael Ljungdahl sprängde sin motor efter 8 varv.

Själv fick jag starta sist efter att ha snurrat på lördagens kvalificeringstävling och hamnat med bakhju-

let i gruset. Sist startade även första racets vinnare Stefan Adbring i en Van Diemen RF 76. Trevlig start i klassen.

Nya ansikten förutom Stefan och Per Martin var Bo Lindgren med en Royale RP 21 och Hans Lundberg i en Royale RP24 samt Klas Lindqvist i en Kami.



Kjell Wallin, Van Diemen RF 77 avvärjer angrepp från klasspappan Per Knuthson i en D:o RF 76 och Tony Andersson i en Royale RP 24. Foto: Per Hågeman



Den andre klasspappan, Mikael Ljungdahl, Van Diemen RF 76 jagas av Bo Lindgren, Royale RP 21. Foto: Per Hågeman

Kinneulle Ring 27-28 maj 2000

På fredagen var det fantastiskt väder, men på lördag monsunregn. På söndagen var vädret fantastiskt tills att vi körde upp till bandepån. Sedan kom det en störtskur som varade hela racet, för att sluta lagom tills vi körde i mål. Efter att ha valt torr inställning på bilen och däck efter mottot "Ju närmre corden desto bättre" blev racet en pinsam påminnelse om den egna oförmågan. Dels att spå väder, men främst

att behärska regnvåt bana. Molnets broder, Kjell Wallin utklassade oss andra med orden –"Man måste ABS:a med foten när det är vått." Kul att höra för oss som har vattenskräck.

Två nya ansikten dök upp här för första gången; Ingemar Pettersson i en Van Diemen RF 77 och Henrik Hansson i en Tiga 77.



Stefan Albring i full karriär med sin Van Diemen RF 76. Foto. Bengt-Åce Liljevind



Peter Sikström i en van Diemen RF 79 visar vägen i blötan för Kjelle Wallin. Foto Bengt-Åce Liljevind.

Anderstorp, 3-4 juni 2000

Anderstorp, bara en vecka senare. Samma problem med fredagsledigheten som på Mantorpstävlingen. Det gjorde dock mindre eftersom det regnat mest hela fredagen sades det. Det skulle vara en tidsträning, och sedan race. Många klagade över överstyrning, och det skruvades vilt på krängningshämmare och stötdämpare.

Peter Sikström och Henrik Hansson fick se hur vi andra fightades på banan från Leca-kulsdiket efter att ha kört ihop på första varvet. Stefan adbring väx-

lade så ivrigt att linkaget gick av, och fick heja på oss andra från sidan av banan. Gunnar Christofferson provade en Otterbergare ut på rakan och fick parkera. Otterbergare uppkallat efter de många snurrningarnas mästare, Björn Otterberg.

Tävlingen utvecklades till en tät strid som vanns av Bruno Hvid-Nielsen, tätt följd av C-G Peterson och Kjell Wallin.

Nytt ansikte på denna tävling var Rune Karlsson i en Sparton SF 79

Velodromloppet, Karlskoga, 17-18 juni 2000

Till Gelleråsen kom det inte många Formel nyåkare. Till stor del tror vi att det berodde på den slopade fredagsträningen. Det var synd, för arrangemanget på Gelleråsen erbjöd mycket bilåkning i och med att tidsträningen på lördag eftermiddag var 30 min. Själv har jag tidigare haft svårt att hitta ut på start och mål-rakan, men i år gick det bättre.

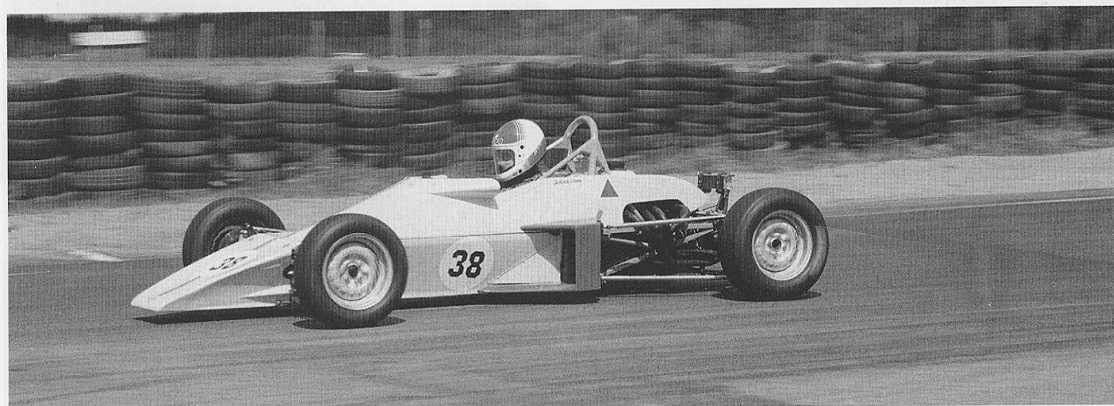
Endast 11 bilar kom till tävlingen. Tonys oljepump fick en av hårnålssprintarna mellan pumpelementen, och det var tydligen i grövsta laget. Vi an-

dra vaxar plastbitar. Vädret var fantastiskt. Familjen var med. Barn älskar vinnare. Hustrun hörde barnen ropa "Heja Stefan, heja Stefan" när han defilerade förbi. Hustrun påminde barnen att deras far också var med i loppet, varpå barnen pliktskyldigast fyllde i " -å pappa" i slutet på hejarsansan.

Vi övar numera i bilen till tävlingarna, och även vid andra lämpliga tillfällen på en mer passande hejarsansa " -Heja Pappa". Som vanligt är det väl det första de glömmet när det väl gäller.



Mikael Gustavsson ger järnet med sin van Diemen RF 75. Foto: Bengt-Åce Liljevind



Ingemar Pettersson, van Diemen RF 77, nykomling i Formel Ford

Racing till 1000 – Premiär för 1000 cc Cupen

Kinnekulle Ring 27-28 maj 2000

Så blev det då äntligen dags för premiärtävlingen i 1000 cc Cupen. Premiären begicks i hållande regn på Kinnekulle den 27-28 maj vid RHK:s deltävling i SSK:s regi. 6 ekipage mönstrade in till premiären; något färre än vi hoppats på, men icke desto mindre närapå halva startfältet i "Standard 65" som heatet heter där 1000 cc Cupen ingår.

BO LINDMAN (Lycklig åskådare och olycklig SAAB-förare)

De som hade ordning på bilar och sig själva redan till premiären var Joakim Elander med sin snabba NSU Prinz, Lars Källberg som glädjande nog åter är på banorna med sin malmgrå SAAB 96:a, märkesbrodern, och SAAB-virtuosen Nils-Olof Johansson fanns naturligtvis också på plats, liksom en av cupens initiativtagare, Lennart Nilsson, bägge dessa herrar bakom ratten i var sin SAAB 96 Sport. Två helt nya namn sågs i startlistan. Det var DKW-föraren Sören Forsberg som premiärkörde sin "ex Thelin/Bergelin" DKW F-12:a och den andre nykomlingen var comebackande Bengt Pettersson i en nyreparerad SAAB Sport. "Benke" tillhörde eliten i SSK-seriens "Volvo-maffia" på 70-talet, då med en gul volvo 142:a, som nu körs av sonen i Std-ny. Härligt att se att även volvoförare kan ta sitt förnuft tillfånga och sadla om till riktig bil!

Bland de som saknades i startfältet märktes snabbe DKW-föraren Lars Byström, som inte fick ordning på den trilskande F-12:an. Dålig ordning på grejorna hade även undertecknad, som fick nöja sig med att köra kamera vid premiären. Illa! Trollhättepojkar Gunnar Johansson och Peter Bäckström saknades också med sina SAABar.

De tappra 6 som körde ut till tidsträning fick bra övning i regnåka, då det regnade ganska dukrikt under lördagen. Att småbilarna trivdes i regnet var det dock inget tvivel om! Bäst trivdes Joakim Elander och Nils-Olov Jonsson, som dessutom var snabbare än merparten av de motorstarkare bilarna i blötan. Att Joakim har bra körvana med svansmotorbilar i halka syntes klart. Nils-Olov körde med sådan attack, att man lika gärna kunde tro att Stig Blomqvist eller Erik Carlsson satt bakom ratten; en njutning att se. Våra distanserade Ford och Volvoförare var måhända inte lika glada. Bara Olof Ekman i sin PV hängde med! ... men åt de snabba 1275 kojorna var inget att göra!

Racet på söndagen blev synnerligen rafflande! Lagom till att standardvagnarna skulle ut, återkom det trogna regnet. Gissa vilka som jublade? Förväntningarna på 1000 cc cupens förare åkte uppåt som IT-aktier på Nasdaqbörsen! Redan på formeringsvarvet fick Nils-Olov lämna in handduken; ett bakhjul ville inte följa med utan ville ta sin egen väg runt banan. Synd om Nisse, som säkert kunnat ställa till en hel del för de större bilarna. Men Joakim Elander försvarade 1000 cc bilarnas ära med att gå upp i ledning



Joakim Elander, NSU 1000, premiärsegrare i 1000 cc Cupen på Kinnekulle. Foto Bengt-Åce Liljevind

totalt i heatet bland snabba hundkojor och bångsty-
riga Lotus Cortinor! Loppet såg 4 olika ledare, po-
sitioner växledes ideligen. Så länge det var riktigt
blött, var Joakim outstanding i sin lilla NSU, men när
det torkade upp närmade sig kojorna. Fightern Joa-
kim laddade litet extra i kvarnkurvan, när han märkte
att det började torka upp. Tyvärr gled han ut litet i sin
iver att att hålla undan för kojorna och vips var led-
ningen förbytt i en 4:e plats. En plats som Joakim
höll ända i mål!

En bit ner i fältet, men före merparten av Vol-
vo-bilarna hade SAAB-förarna Lennart Nilsson och
Lars Källberg en tät och juste fight om 2-3 platsen i
1000 cc Cupen. Lennart fick uppbåda all sin rutin för
att täcka upp bakåt för den hårt satsande Källberg.
Detta lyckades och Lennart blev 2:a i premiärracet.
Bakom körde Benke Pettersson tryggt och rutinerat
in på 4:e plats med sin SAAB Sport med ren stan-
dardmotor. Stackars Sören Forsberg slet verkligen
hårt med sin DKW i sitt debutrace, Efter att ha mis-

sat bägge träningarna p.g.a. tändningstrubbel, kom
han under stort jubel och mycket blårok ut till start
i racet! Efter en försiktig inledning ökade tempot
markant, och han passerade Benkes SAAB Sport.
Men säg fen lycka som varar? Efter halva loppet bör-
jade DKW:n låta ansträngd, för att slutligen ge upp
andan ute på startrakan. Hål i en kolv var orsaken.
Dom vill ha mycket bensin dom där tvåtaktarna, Sö-
ren! Efter alla dessa problem hade även de rutinerade
ringrävarna säkert varit litet nedslagna, så inte
Sören som lika positiv som alltid, åkte hem för att
skruva i ordning Dekan till nästa deltävling.

Trots att det "bara" var 6 bilar med i premiären,
kändes det som en mycket lyckad början för 1000
cc Cupen. Hur skall man annars beskriva att 1000 cc
bilarna var med högre upp i fältet än någonsin? Kan-
ske tur för Ford och Volvo-entusiasterna att Joakim
inte vann totalt med sin NSU? Vi småbilsentusiaster
kanske blivit lite väl odrägliga då!

No real racingdriver needs more than 1000 cc.



*Bengt Pettersson premiärkörde sin SAAB Sport "långnos" på Kinnekulle till en 4:e plats.
Foto: Bengt-Åce Liljevind*



Otursmannen Nils-Olov Johnsson som tappade hjulet i inledningen. Foto: Bengt-Åce Liljevind

Velodromloppet, Gelleråsen, 17-18 juni, 2000

Det såg hyggligt ut från början med fem anmälda bilar, men så hade Joakim Elander haft brand i sin NSU hemma i verkstaden, så han uteblev tyvärr, så det blev bara fyra kvar.

PER HÅGEMAN

Efter träningen blev det tyvärr ytterligare en bil mindre, då Bengt Pettersson körde sönder en kolv i sin SAAB. Tråkigt!

Tävlingsdags så var det tre 1000 cc bilar på startlinjen. För Lennart Nilsson slirade emellertid kopplingen, så han kom dåligt iväg efter de andra. Nils-Olov Jonsson höll i taktpinnen, och hans SAAB Sport gick som en klocka. Han följdes av Lars Källberg, vars bil också gick som en klocka, men då hans SAAB inte är av "Sport"-modellen så gick den inte riktigt

så fort. Lennart Nilsson fick praktisera "Åke Mjuk" körning med sin SAAB Sport för att inte elda upp kopplingen utan i första hand bara ta sig i mål.

Så plötsligt som en blixtn från en klar himmel, när loppet är nästan slut, så stannar Nils-Olovs bil med något enkelt skitfel med kolet(?) i generatoren, och Lars Källberg, och sen även Lennart Nilsson kan bara passera stackars Nils-Olov. Så det blev ett nytt snöpligt resultat för honom, men delad Cup-ledning för de båda övriga.



Lars Källberg, överraskningssegrare på Gelleråsen, och.....



...Lennart Nilsson lika överraskad tvåa. Foto: Bengt-Åce Liljevind

Blandade bilder – Mantorp



Fredrik S. Hermelin, Porsche 356, klassvinnare på Mantorp. Foto: Bengt-Åce Liljevind



V-8 fight i "Standard 65". Vinnaren Bo Bergström i en Mustang jagas av Håkan Ricknäs i en Falcon. Foto: Per Hågeman



Magnus Paulsson i en Capri 3000 leder före Lennart Björk (skymd), Robert Petersson, Alfa Romeo 2000 och resten. Foto: Bengt-Åce Liljevind

– Kinnekulle



*Christer Nordlund fräser fram genom vattenmassorna med sin Lotus Cortina i marinutförande.
Foto: Bengt-Åce Liljevind*



*Escorter i vattendimma. Sveneric Myhr i en TC före Lennart Björk i en RS 1600.
Foto: Bengt-Åce Liljevind.*



Yngve Gustavsson i en "ny" 1275 "S". Foto: Bengt Åce Liljevind

– Karlskoga



Max Viebke i full fart med sin hundkoja. Foto: Bengt-Åce Liljevind



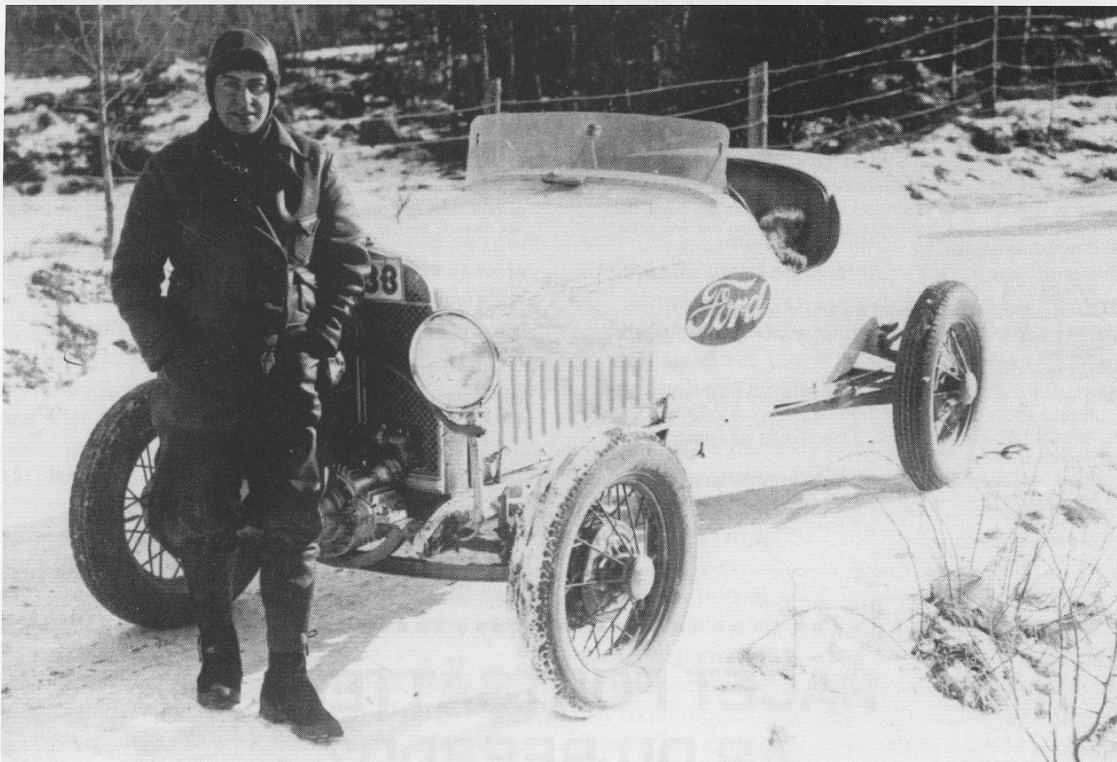
Lars Bondesson var suverän vinnare i GT/GTS med sin Elan, och varvade alla medtävlare.
Foto: Bengt Åce Liljevind



”Team Berger” i farten. Pappa Erik i sin Escort TC före sonen Anders i sin RS 1600.
Foto Bengt-Åce Liljevind.

Racerhistorisk frågesport

Förutom omslaget, har vi här ett par bilder med frågor som vi vill att ni besvarar. Skriv till redaktionen med svar på frågorna innan vecka 38. Vinnaren belönas med en racingbok.



Ja vad är det här för bil? Litet närmare beskrivning om vi får be. Och, vem är föraren i läderluva?



Foto från ett Sydeuropeiskt bilmuseum. Vad är det för märke?

Article 4.1

Change the fifth sentence of this article as follows:
 "For cars built from 1/1/1966 onwards and for which an individual history is required, the FIA Historic Vehicle Identity Forms must be verified by the Eligibility Working Group of the Historic Cars Commission before being issued."
 (As from 01.05.00)

Article 5.2

Add to the end of this article:
 "Such events are restricted to those which are not part of an FIA Championship. The number of non-national drivers in any of these races is restricted to no more than 30% of track density or 30% of the number of entrants, whichever is the lower. The circuit at which any of these events are being held must be a circuit appropriately approved by the national ASN."
 (Immediate application)

Article 12.6

Change the first sentence of this article as follows:
 "An oil filter and/or oil cooler, for engine oil only, may be added."
 (As from 01.05.00)

Article 15.2.1

Add the following to the end of the second paragraph (Cars in Periods C to E):
 "Cars originally fitted with 20" diameter wheels may use moulded, treaded racing tyres of an alternative make to Dunlop."
 (As from 01.05.00)

Article 15.2.1

Change the end of the fourth paragraph (Cars in Period G) as follows:
 "Thoroughbred Grand Prix Cars must use crossply Avon Slicks in compound A11 or A26. Cars built prior to 31/12/71 may use tyres from the Dunlop Post Historic range.
Wet weather tyres are limited to the Avon crossply range."
 (As from 01.05.00)

Article 15.2.3.v

At the end of this article, add the following:
 "Widi, Gilby and Rejo cars built before 31.12.60 may use tyres from the Dunlop "L" Section range having CR65 tread patterns and 204 tread. This waiver is valid until 31 December of the current year, and may be renewed if necessary."
 (As from 01.05.00)

Appendix II

Change the expression used in the table listing the tyres that can be used on roads as follows:
 "For mud, snow or gravel conditions only".
 (As from 01.05.00)

Appendix II

Add the following tyres:

"Pneumant

- 165 R 15	86 - profile P49
- 195/70 R 14	91 - profile P49
- 185/70 R 14	88 - profile P49
- 175/70 R 14	84 - profile P49
- 175/70 R 13	82 - profile P49"

(As from 01.01.01)

RACET FORTSÄTTER – ÄR DU BEREDD?

Du har säkert det mesta under kontroll, men skulle du trots allt behöva hjälp i slutspurten, så Kan vi erbjuda en rad tjänster och produkter.

- Chassis service
- Hewland växellådsservice; genomgång och delar
- Cosworth komponenter. MAE, BD, FV etc.
- T/C komponenter från standard till full race
- Red Top batterier
- DZUZ och Terry snabbfästen och fjädrar
- Stort sortiment UNF, UNC, skruv muttrar och brickor, även T&C brickor (Lotus, Brabham, Merlyn, Titan mm.)
- Facet bränslepumpar
- Stol skumplast (Polyuretan)
- AP kopplingar och bromskomponenter
- Earls broms/oljeslangar och kopplingar
- Champion tändstift
- Castrol oljor
- Plus mycket annat! Dessutom är vi duktiga på att hitta s. k. svåra bitar.

Du finner oss på bästa läget i Sverige. I södra Jönköping, några hundra meter från korsningen Stockholm-Malmö-Göteborg. VÄLKOMMEN!

LEIF J. NORBERG MOTORSPORT AB

Oskarshallsgatan 16, 553 03 JÖNKÖPING
 Tel: 036-340 421 Fax: 036-308 952 E-mail: norberg-m-sport@telia.com

En söndagmorgon i garaget när huvet går på tomgång.....

ANDERS ERICSSON

För min del sker det mesta av mekandet under vintersäsongen väldigt tidigt på lördag och söndagmorgnar. Morgonpigga kallas det visst när man vaknar utan hjälpmedel mellan 05 och 06. Svårt att ligga kvar i sängen när tankarna iallafall redan är ute i garaget och löser något problem.

Alltså, lika bra att dra på sig overallen och göra något nyttigt medan familjen sover vidare några timmar. Då kommer ofta lite funderingar över hobbyn medan man gör något som inte kräver all uppmärksamhet. Och en av de tankar som kom upp till ytan är tankarna på att vi inom RHK borde vårda de minnen som fortfarande finns kvar hos de nu rätt till åldern komna aktiva från den tid när våra gamla bilar var "haj-teck". Alla har ju inte som Erik Berger åter gått ut på banan efter decennier i depån, utan hjälmen ligger fortfarande på hyllan.

Det är ju dessa tanter och farbröder som är svensk racinghistoria och var och en tar med sig en helt oersättlig bit när de flaggas av efter det stora racet och blir ett namn på en gravsten.

Har själv varit i kontakt med några kända namn från tiden det begav sig och i samtliga fall har jag blivit mycket väl bemött och efter ett tag har det knappt gått att få stopp på dem. Fotoalbum, gamla program, rester av gamla experiment etc, allt tänkbart och lite till dyker upp.

Vad står det då i stadgarna för RHK om detta?

§ 2 Klubbens ändamål

Racerhistoriska Klubben är en ideell sammanslutning, vars syfte är att studera och sprida kunskap om tävlingsbilarnas och hastighetävlingarnas historiska utveckling och kulturella betydelse och att främja historiska tävlingsbilars aktiva användning

§ 3 Klubbens verksamhet

Klubben skall verka för i § 2 angivna ändamål, bl a genom:

- att lokalisera och bevara tävlingshistoriska intressanta bilar och delar av sådana
- att medverka till att dessa blir restaurerade på ett fackmässigt och korrekt sätt
- att ge råd beträffande identifiering och restaurering av tävlingsbilar och delar av sådana
- att anordna och delta i tävlingar och uppvisningar av historiska tävlingsbilar i enlighet med av FISA och FIVA fastställda regler
- att arkivera litteratur och dokument inom intresserområdet

- att samarbeta med organisationer och myndigheter ned anknytning till klubbens verksamhetsområde

- att hålla kontakt med in och utländska organisationer med liknande verksamhet

Även om det inte uttryckligen står att söka upp och intervjua för att på olika sätt försöka bevara "de gamles" minnen, så ligger det ju i linje med paragrafernas andemening. Man behöver ju inte gå längre än till sig själv så vet man ju hur kul det är att få någon pusselbit till den egna bilens historia. Någon som har hittat en tidningsartikel eller något gammalt tävlingsprogram där bilen finns med, för att inte tala om den skatt Sveriges Radio och TV har i sina arkiv och som dom visar upp lite av ibland, nu senast som utfyllnad i programmet Race.

Nu blir det ju tyvärr inte så mycket tid över till annat än att hålla bilen igång och utnyttja den så mycket omständigheterna tillåter. Men klubben har utrymme för medlemmar som kanske inte har sitt intresse helt riktat mot att äga, skruva och tävla med bilarna, utan tycker den stora utmaningen ligger i att söka och sammanställa information om bilarna och evenemangen från den tid som förflutit.

Nu har vi ju vissa vandrande uppslagverk inom RHK, Per Håge man t.ex. (Nåja. Reds.anm.) men jag skulle gärna se att vi som klubb tog lite mer initiativ för att få igång mer av detta.

Slutklämmen blir alltså:

- Gräv mer i din egen bils historia
- Intervjua minst en gammal racerbilförare per år
- Komplettera RHKs stadgar till att uttryckligen omfatta även insamling och sammanställning av historik och information om svensk racerhistoria, även sådan som inte finns i skrift alltså
- Tänk efter om det finns några i bekantskapskretsen som kan tänkas vilja gå med i RHK och jobba med detta

Om det visar sig att det finns intresse för detta tycker jag vi inom RHK skall aktivt stödja det på lämpligt sätt, det är ju detta som gör historien levande.

Anders Ericsson
startnummer 53 i heat 5