

RUTFLAGGAN NR 3 2001



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Picko!



Skarpnäck 5 september, 1965. Picko Troberg styr in mot en andraplats med sin Brabham BT 15. Sydafrikanen Trevor Blokdyk vann. Intressant var att det var vid denna tävling som Ulf Svensson gjorde sin tävlingsdebut med bil med en utmärkt 6:e plats. Foto: Sture Beijer

Horst:s rader

HORST BRÜNING

Om mindre än en vecka är det dags

Premiärtävlingen för året 2001 på Mantorp Park med som det verkar hyggliga startfält.

Nytt för i år är att vi kommer att återinföra korandet av en totalsegrare i RHK-Cupen. Det är alltså den föraren från samtliga klasser med mest poäng som kommer att tilldelas totalsegern

Från och med nu är det Anders Ericsson (Lola Mk 5) som är ansvarig för priser och insamlandet av resultat. Dessa, samt en sammanställning i RHK-Cupen kommer att skickas till media och läggas ut på vår hemsida direkt efter varje deltävling. Det kräver att alla förare hjälper sina klassföräldrar.

Poängberäkning enligt följande:

5 flitpoäng till alla förare som har fått en träningstid eller ställer upp för racet.

1:a	9 poäng
2:a	8
3:a	7
4:a	6
5:a	5
6:a	4
7:a	3
8:a	2
9:a	1

Vid mindre än 4 i klassen

1:a	4
2:a	3
3:a	2

Resultatredovisning - Klassföräldrar

På årsmötet i Jönköping diskuterade vi en hel del om hur vi skulle förbättra saker och ting inom RHK. Ett speciellt ämne som var uppe var hela kedjan av saker som måste fungera från att bilarna går i mål i respektive heat till att resultaten kommer ut på vår hemsida och till media. Det har varit rätt struligt med detta och det har inte direkt gjort vår hemsida så där rykande aktuell som den behöver vara om den skall vara värd att surfa in på lite då och då. Under säsongen 2001 gäller därför följande.

ANDERS ERICSSON

- Vid varje race skall resp klassförälder se till att resultatet sammanställs för sin klass i form av utdelade poäng per förare – Se till att sammanställningen kommer till mej helst innan vi åker från racet, annars per e-mail eller telefon – Jag sammanställer poängskörden från samtliga heat och ser till att de går till vår web master som uppdaterar hemsidan och om ingen från media varit på plats, så skickar jag det sammantagna resultatet även dit.

min e-mail adress: ericson@se.ibm.com
tel. hem 018-262405
jobb 08-793 5048

Startnummerförteckning RHK-Cupen 2001

Heat 1 Äldre GT/GTS-bilar

Rev. 01 03 02

Klass G 12, Kat. F, över 2500 cc

1.			6. Hans Jörgen Krag	Ford Shelby GT 350	1965
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 G 11, Kat. F, 1601-2500 cc

11. Per-Erik Svensson	Triumph TR 4A	1966	16. Björn Jansson	M.G.B	
12. Kenneth Arvidsson	TVR		17. Per Broberg	M.G.B	1966/65
13. Lars-Göran Hagman	Marcos 1800 GT	1965	18. Tomas Ekman	Volvo P 1800 S	1965
14. Lars Brunn Dahl	Porsche 911	1965	19. Frank Högman	Porsche 911	1965
15. Christer Nilsson	Triumph TR 4A		20. Carsten Wihlborg	M.G.B	

Klass G 10, Kat. F, 1301-1600 cc

21. Bengt-Åke Bengtsson	Lotus Elan	1964	26. Tomas Henrysson	Lotus Elan	1964
22. Anders Ek	Lotus Elan	1965	27. Lars Bondesson	Lotus Elan	1965
23. Tord Ekegren	Lotus Elan	1964	28. P-Å Forsvall	Lotus Elan	1964
24. Lars-Magnus Trozelli	Lotus Elan	1965	29. Tommy Brorsson	Lotus Elan	1963
25. Rolf "Myggan" Nilsson	Lotus Elan	1965	30. Morten Nielsen	Lotus Elan	1963

Klass G 9, Kat. F, 1151-1300 cc

37. Pontus Hemmingsson	Matra Djet	1965
38.		

Klass G 8, Kat. F, 0-1150 cc

41. Mian Jutterström	M.G. Midget	1963	45. Johan Berg	Triumph Spitfire Mk 1	1964
42. Gia Brünig	Ginetta G4	1964	46.		
43. Jan-Erik Josefsson	Triumph Spitfire	1965			
44. Staffan Lindberg	Ginetta G4	1965			

Klass G 7, Kat. E, 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 G 6, Kat. E, 1601-2500 cc

61. Per Pröjtz	Triumph TR 3	63.
62.		64.

Klass G 5, Kat. E, 1301-1600 cc

71. Jan Skoog	Porsche 356	1957	77. Hans Nilsson	Porsche 356	1959
72. Per Rosendahl	Porsche 356	1959	78. Henning Riise	TVR Grantura	1960
73. Michael Rosenlechner	Porsche 356		79. Andris Nolendorfs	Porsche 356	1958
74. Walter Rosenlechner	Porsche 356		80.		
75. Jörgen Öhman	Porsche 356 Super 90	1960	81. Fredrik S. Hermelin	Porsche 356	1959
76.					

Klass G 4, Kat. E, 1151-1300 cc

91. Lennart Henjer	Alfa Romeo Giulietta S	1961	93. Leif Olsén	Lotus Elite	
92. Arja Koivisto	Alfa Romeo Sprint Spec.	1961	94. Lennart Almström	Lotus Elite	1960

Klass G 3, Kat. E, 0-1150 cc

Heat 2 Äldre standardbilar

H = Anmäld till HTCC

Rev. 01 04 21

Klass TC 1-TC 10, Standardbilar före 1962, Kat. E, samtl. Cyl.volymklasser

1. Peter Kumlin	Austin A 35	1957	8. Claes Jarl	Volvo PV 544 Sport	1961
2.			9. Lars Fritz	Volvo PV 544 Sport	1961
3. Per Hågeman	DKW Junior	1962/61	10. Jan Andersson	Volvo PV 544 Sport	1961
4. Andreas Zolnir	SAAB 96	1961	11. Olle Ekman	Volvo PV 544 Sport	1961
5.			12.		
6. Carl-Olof Christiansson	Sunbeam Rapier Mk IIIA	1961	13.		
7.			14. Calle Bergström	Hudson	1950

Klass TC 11, Kat. F, 0-1150 cc

15. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport		23. Tord Elander	NSU 1000	
16. Lars Källberg	SAAB 96	1965	24H Erik Marcusson	Austin Cooper S	1964
17. Bosse Lindman	SAAB 96	1964	25. Sören Forsberg	DKW F 12	1965
18. Bengt Pettersson	SAAB 96 Sport	1965	26. Peter Bäckström	SAAB 96	1964
19. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	1965	27. Anders Weglin	SAAB 96 Sport	1964
20. Gunnar Johansson	SAAB 96		28. Joakim Elander	NSU 1000	
21. Lars Byström	DKW F 12	1963	29.		
22. Lennart Hermansson	DKW F 12		30.		

Klass TC 12, Kat. F, 1151-1300 cc

31. Max Viebke	Austin Cooper S	1965	41H Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	1964
32. Håkan Lindevret	Austin Cooper S	1964	42H Nicklas Johansson	Austin Cooper S	1965
33. Lennart Thurn	Morris Cooper S	1965	43. Hans Edvinsson	BMC Cooper S	
34. Lars Fritz	BMC Cooper S		44H Bengt Bengtzon	BMC Cooper S	1964
35H Gunnar Dahlgren	Austin Cooper S	1965	45H Frank Edvinsson	BMC Cooper S	
36. Christer Nordlund	Morris Cooper S	1964	46H Håkan Lidebjer	Austin Cooper S	1965
37H Lars-Göran Itskowitz	BMC Cooper S	1965	47H Pähr Svensson	BMC Cooper S	1965
38H Nils Holmer	Austin Cooper S	1965	48H Hans Söderholm	BMC Cooper S	1965
39H Axel Wramell	Austin Cooper S	1965	49. Yngve Gustavsson	Morris Cooper S	1965
40. Carl von Heidenstam	Austin Cooper S		50. Björn Mattsson	Morris Cooper S	

Klass TC 13, Kat. F, 1301-1600 cc

51. Bo Warmenius	Ford Lotus Cortina	1965	61. Robert Petersson	Alfa Romeo 1600 GTA	1965
52.			62H Thomas Thelin	Ford Lotus Cortina	1963
53. Mikael Gustavsson	Ford Lotus Cortina		63H Tommy Brorsson	Ford Lotus Cortina	1963
54. Göran Kölborn	Ford Cortina GT		64H Gerhard Carlsson	Ford Lotus Cortina	1964
55.			65H Björn Mattsson	Alfa Romeo Giulia Spr GT	1965
56. Bo Johnsson	Alfa Romeo 1600 GTA	1965	66H Ulf "Doc" Lindberg	Ford Lotus Cortina	1963
57. Bjarne Nygren	Ford Cortina GT		67H Hans Svedberg	Ford Lotus Cortina	1964
58. Thomas Bergelin	Alfa Romeo Giulia Super		68. Jonas Modin	Ford Cortina GT	
59H Sören Johansson	Ford Lotus Cortina	1963	69H Christer Nordlund	Ford Lotus Cortina	
60H Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	1965			

Klass TC 14, Kat. F, 1601-2500 cc

71H Anders Hylén	Volvo Amazon 122 S	1965	80. Lars Krokstedt	Volvo Amazon 122 S	
72. Uno Svensson	Volvo Amazon 122 S		81. Jan-Ove Johansson	Volvo Amazon 122 S	
73.			82. Michael Hoffstedt	Volvo Amazon 122 S	1964
74. Hans Axmyr	Volvo Amazon 122 S		83. Dick Gärder	Volvo Amazon 122 S	1966/65
75. Fredrik Bernshed	BMW 1800 Ti	1964	84. Hakon Mörner	Volvo Amazon 122 S	
76. Mats Anstrin	BMW 1800 Tisa	1965	85. Karl-Erik Pettersson	Volvo Amazon 122 S	1965
77. Alf Andersson	Volvo Amazon 122 S		86. Nils Thelin	Volvo Amazon 122 S	
78. Östen Johansson	Volvo Amazon 122 S		87. Mats Hammarlund	Volvo Amazon 122 S	
79. Dan Johansson	Volvo Amazon 122 S		88. Sture Danielsson	Volvo Amazon 122 S	

Klass TC 15, Kat. F, över 2500 cc

90H Johan Sohlman	Jaguar Mk 2, 3,8 liter	1963	97H Mats Ricknäs	Ford Mustang	1965
91H Bo Bergström	Ford Mustang	1965	98H Mikael Ward	Ford Mustang	1965
92H Christer Johansson	Ford Mustang	1965	99H Håkan Ricknäs	Ford Falcon Futura Sprint	1964
93. Victor Israelsson	Ford Mustang	1965	100 Stig Blomqvist	Ford Galaxie	1964
94H Tommy Johansson	Ford Falcon Futura Sprint	1964	101		
95. Bengt-Åke Bengtsson	Chevrolet Corvair Corsa	1965	102H Thomas Gustavsson	Ford Mustang	1965
96H Magnus Karlsson	Ford Mustang	1965			

Heat 3 Nyare formelbilar

Rev. 01 04 21

Formel Ford, Kat. G

1.			6. Bo Strandner	Hawke D 12A	1970
2. Paul Ainsar	Lotus 61	1970	7. Åke Axelsson	Lotus 51	1968
3.			8. Mikaela Axelsson	Lotus 61	1970
4.			9.		
5. Rolf Lassbo	Lotus 69	1971	10. Göran Anderberg	Lotus 61	1969

Formel Ford, Kat. H

17.			27. Christer Andersson	Royale RP 21	1975
19.			28. Mikael Gustavsson	Van Diemen RF 75	1975
20.			29. Hans Nordén	Royale RP 21	1975
21. Per Norberg	Merlyn MK 20A	1972	30. Mikael Ljungdahl	Royale RP 21	1975
22. Claes-Göran Peterson	Royale RP 16A	1974	31.		
23. Björn Otterberg	Merlyn Mk 20A	1972	32. Torbjörn Jungeby	Van Diemen RF 76	1976
24. Jan Hansson	Merlyn Mk 24	1973	33. Per Knuthson	Van Diemen RF 76	1976
25. Ursula Ljungberg	Royale RP 21	1975	34.		
26. Mats Lundvall	Titan Mk 6C	1973	35. Bo Lindgren	Royale RP 21	1975

Formel Ford, Kat. I

36. Lennart Hermansson	Van Diemen RF 80	1980	45. Kjell Wallin	Van Diemen RF 77	1977
37. Gunnar Christoffersson	Van Diemen RF 79	1979	46. Claes-Göran Petterson	Van Diemen RF 83	1983
38. Ingemar Pettersson	Van Diemen RF 77	1977	47. Tony Andersson	Royale RP 24	1977
39. Peter Johansson	Royale RP 24	1977	48. Maria Eriksson	Tiga FF 79	1979
40. Mats Lindhagen	Van Diemen RF 79	1979	49. Peter Sikström	Van Diemen RF 79	1979
41. Hans Lundberg	Royale RP 24	1977	50. Henrik Hansson	Tiga	1977
42. Mats Andersson	Hawke DI 19	1978	51.		
43.			52. Lars Ove Andersson	Van Diemen RF 79	1979
44. Rolf Johansson	Van Diemen RF 77	1977	53. Christer Andersson	Crossle 32 F	1978

Formel 3, Kat. G, (1000 cc)H+I (1600, 2000 cc)

61. Leif O. Jönsson	Titan Mk 3	1968	18. Mikaela Axelsson	Martini Mk 28	1978
62. Christer Lofthammar	Brabham BT 15	1965	70.		
63. Morten Larsen	Brabham BT 21	1967	71. Gabriel Wergeland	GRD 733	1973
64. Carsten Frimodt	Brabham BT 28	1970	72. Mats Haleen	Lola F-3	1978
65. Åke Axelsson	DAF F-3	1970	73. Richard Appelgren	March 753	1975
66. Jörgen Ekdahl	Lotus 69	1970	74. Per Boström	Ralt RT 1	1979
67. Göran Anderberg	Tecno	1968			
68.					
69.					

Formel Ford 2000, Kat. H+I

75.			80. Anders Paulsson	Delta	1979
76.			81. Rune Karlsson	Sparton SF 79	1979
77.			82. Johan Krondahl	Sparton SF 79	1979
78.			83. A.Forsberg/L.Engström	Delta	1980
79.			84. Jonas Waern	Reynard SF 78	1978

Formel 2, Kat. G+H+I

85. PeO Söderberg	March 782	1978	89. Bengt Ernryd	March 772	1977
86.			90.		

Formel V 1300, 2-förgasare+Super V

91. Nick Tammemägi	RPB	1970	96. Lars-Inge Hultström	Vee-Max	1976
92. Björn Leufvenius	RPB	1970	97. Johan Gaimark	Kami	
93. Sören Pedersen	Incas	1972	98. S-Å. Fagerström	Kaimann	1973
94. Östen Ljungberg	RPB	1970	99. Claes-Göran Petterson	Vee-Max Mk 9 Super V	1978
95. Stefan Nilsson	Hansen	1975			

Heat 4 Äldre formelbilar

Rev. 01 04 27

F-3 500 cc, Midget

1. Allan Göransson	Swebe-Triumph	1954	15. Carlo Eriksen	RJ 500	1958
2. Lars Hågeman	Swebe-JAP	1952	16. Torbjörn Eriksson	Effyh-JAP	1949
3. Per Hågeman	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.	Effyh-Triumph	1952	19. Björn Roxlin	TLV-JAP	1949
6. Tbn.	Swebe-JAP	1948	20. Anders Ericsson	Cooper Mk 8-JAP	1954
7. Göran Anderberg	Alfa Dana-JAP	1958	21. Torbjörn Eriksson	Effyh-JAP	1950
8.	TLV-JAP	1948	22. Peter Kumlin	Swebe-JAP	1949
9. Roland Fröjd	Cooper Mk 11-Norton	1957	23. Thorkil Kirk Simonsen	Alfa Dana-JAP	1958
10. Kent Persson	Kiehn spec.-JAP	1958	24. Peter Kumlin	Effyh-JAP	1949
11. Mads Gjerdrum	Cooper Mk 12-Norton	1958	25.		
12. Conny Karlsson	Effyh-JAP	1950	28. Ingemar Edwardsson	Effyh-JAP	1949
14. Håkan Sandberg	JBS-Triumph	1952	31. Calle Bergström	Special-FN	1949

Förkrigsbilar, Kat A-D

32. Roland Haraldsson	Riley Brooklands	1929	37. Magnus Ahlqvist	Mathis	1923
33. Lars-Göran Itskowitz	Riley Brooklands	1930	38. Bo Lindgren	MG K-Spec.	1934
34. Svend Algren	M-G		39. Roland Svensson	Riley	1935
35. Magnus Neergaard	Riley 9 sports	1931	40.		
36. Carl-Olov Christiansson	Alvis 12/70 Spec.	1938			

Formula Junior, Kat. E

41. Lars-Göran Sjöberg	Swebe Cooper-Ford	1960	46. Bruno Rösler	Joker-DKW	1960
42. Ingvar Malm	Elva 100-BMC	1959	47.		
43. Ingvar Malm	Focus Mk III-Peugeot	1960	48. Tord Bodin	EBA-Ford	1960
44. Leif Olsén	Lotus 18-Ford	1960	49. Horst Brüning	Lola Mk II-Ford	1960
45. Olof Rosén	Elva 100-BMC	1959			

Formel Junior, Kat. F

50. Mikaela Axelsson	Lotus 22-Ford	1962	54. Jörgen Carlsson	Merlyn Mk 3-Ford	1961
53. Anders Ericsson	Lola Mk 5-ford	1962			

Tyvärr fick vi inte in reviderad lista på Formel V i tid, varför denna följer här separat

Formel Vee 1965-68

60.			71. Kjell Svensson	Alvenius	1968
61. Karl Ljungberg	RPB	1968	72. Kent Åstrand	RPB	1967
62. Ursula Ljungberg	Broke	1966	73. Alf Karlsson	Beach Car	1965
63. Bo Pettersson	RPB	1967	74. Louis B. Johnson	Dolling	1966
64. Bengt Gelotte	RPB	1967	75. Kent Bäck	RSM Tasco	1968
65. Lars-Inge Hultström	Veeva	1965	76. Sven Göran Berggren	RPB	1968
66. Jörg Meijer	Dolling	1967	77.		
67. Stig-Åke Fagerström	Autodynamic	1966	78.		
68. Morgan Wiberg	RPB	1967	79. Nick Tammemägi	RPB	1968
69. Kjell Svensson	RPB	1968	80. Mikael Johansson	Beach Car	1966

Formel Vee 1969-71

81. Catarina Hansen	Hansen MK IV	1970	91. Lars-Gunnar Johansson	GSM III	1970
82. Tomas Gustavsson	RPB	1969	92. Ulf Peterson	BMVee	1971
83. Mikael Johansson	BMVee	1969	93. Seved Lundberg	RPB	1970
84. Sven-Erik Hedman	Kaimann	1971	94. Bertil Persson	RPB	1971
85. Axel Madsen	BMVee	1970	95. Karin Hansen	Hansen Mk IV	1970
86. Lars-Gunnar Ljungman	Hansen	1969	96. Olle Grimstedt	Austro V	1969
87. Jacob Jung	Hansen Mk IV	1970	97. Sven-Åke Svensson	Austro V	1969
88. Stig-Åke Fagerström	RPB	1970	98.		
89. Anton Svensson	Hansen	1970	99. Lars-Göran Sjöberg	Veemax	1969
90. Thomas Nyberg	Hansen	1971			

Heat 5 Nyare standard- och GT-bilar

Standard -72, Gr. 2, 0-1000 cc

1. Arne Allard Fiat Abarth 1000 TC 1966

Standard-72, Gr.2, 1001-1300 cc

2. Erik Andersson	NSU Spiess	1967	6. Tord Elander	NSU 1300 TT	1971
3.			7.		
4. Erik Cyrus	Alfa Romeo 1300 GTAj	1969	8. Lars-Erik "Atte" Åkersten	BMC Clubman	1972
5.	Alfa Romeo 1300 GTJ	1970	9. Håkan Lindevret	BMC 1275 GT	1972

Standard-72, Gr 2, 1301-1600 cc

11. Christer Johansson	Ford Escort TC	1970	18. Bertil Carlsson	Ford Escort TC	1970
12. Martin Rasmusson	Ford Lotus Cortina Mk II	1968	19. Stefan Hilding	Ford Escort TC	1970
13.			20.		
14. Sven-Åke Hermansson	Ford Escort TC	1969	21.		
15. Bo-Göran Fritzon	Ford Escort TC	1969	22. Kjell Wallin	Ford Escort TC	1972
16. Svenerik Myhr	Ford Escort TC	1969			
17. Gabriel Wergeland	Ford Escort TC	1969			

Standard-72, Gr 2, 1601-2000 cc

23. Anders Agfors	Alfa Romeo 1630 GTj	1966	35. Sture Danielsson	Opel Ascona 19 SR	1971
24. Roland Falkenbäck	Alfa Romeo 2000 GTV	1968	36. Hans Axemyr	Volvo 142	1972
25. Lennart Björk	Ford Escort RS 1600	1968??	37. Peringe Björk	Ford Escort RS 1600	1972
26. Rikard Hasselblad	BMW 2002 Ti	1970	38. Svenerik Myhr	Ford Escort RS 1600	1972
27. Håkan Munter	BMW 2002 Ti	1970	39.		
28. Anders Berger	Ford Escort RS 1600	1969	40. Lennart Elofsson	Alfa Romeo 2000 GTV	1975
29. Benny Pettersson	Volvo 142	1970	41. Per Löveryd	Alfa Romeo 2000 GTV	1974
30. Peter Pettersson	Ford Escort 1700 X-flow	1970	42.		
31. Tommy Sjödin	Ford Escort RS 1600	1970	43. Erik Berger	Ford Escort RS 1600	1975
32. Michael Rasmussen	Ford Escort Mexico	1970			
33.					
34. Lennart Nilsson	SAAB 96 V-4	1971			

Standard-72, Gr. 2, 2001-3000 cc

51. Fredrik Andersson	Ford Capri 3000	1970	54. Kristoffer Lindquist	Ford Capri 3000	1970
52. Bengt-Åke Bengtsson	Ford Capri 3000		55. Johan Strimböld	Ford Capri 3000	1970
53. Magnus Paulsson	Ford Capri 3000				

Standard-72, Gr. 2, 3001-5000 cc

61. Anders Persson Chevrolet Camaro 1969

Standard-72, Gr. 2, över 5000 cc

65. Hans Rosendahl Chevrolet Camaro 1969

GT Ny, 0-1300 cc

70. Stefan Svensson Fiat Abarth Scorpione 1970

GT Ny, 1301-1600 cc

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

GT Ny, 1601-2000 cc

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

GT Ny, över 2000 cc

86. Axel Ekman	Porsche 911 Carrera	1974	88. Pekka Nyström	Chevrolet Corvette	1970
			89. Andris Nolendorfs	Porsche Carrera	

Sportvagnar, Kat. F, G och H

Intryck från Oldtimer Grand Prix på Nürburgring

Under sommaren har jag vid några tillfällen haft kontakt med Bo Lindman om 1000 cc-cupen. Vid ett tillfälle nämnde jag att jag skulle åka till Nürburgring och titta på Oldtimer Grand Prix. Bo undrade då om jag inte kunde kolla in tusenkubikarna lite mera och kanske lämna några intryck.

ALF HANSSON

Oldtimer Grand Prix på Nürburgring körs första helgen i augusti varje år och evenemanget är en verklig högtidsstund för oss som gillar klassiska bilar av allehanda slag. Årets tävling inleddes med ett historiskt maratonrace på gamla Nordschleife. Sträckan som skulle tillryggeläggas var 400 km. Och här fanns det



*Reinhold Köster, D
Herbert Schürg, D
Fiat Abarth
1965,
980 cc*

BILAR!! Närmare bestämt 97 st enligt programmet. Någon enstaka anmäld kom inte till start medan en och annan var efteranmäld. Cylindervolymsmässigt sträckte sig vagnmaterialet från BMW 700 till Chevrolet Corvette. Ljudmässigt tog två Ferrari 250 GT SWB priset. En mäktig upplevelse att se och höra de här båda bilarna komma ylande nedför Döttiger Höhe, som är en av racingvärldens längsta raksträckor.

Breitscheid är ett bra ställe på banan om man vill studera kurvteknik hos olika förare och den kunde variera minst sagt. Hade man imponerats av de stora snabba järnen på långa rakan så kunde man här också beundra andra motorsvagare ekipage. Innan Breidscheid går banan nedför en hel del så bilarna får



*Alvaro, Bartoli
och
Alessandro Bartoli,
Italien
TC 6,
1150 cc,
1000 cc
1960*

god hjälp med att komma upp i höga farter. Det är på sådana här passager som motorsvagare bilar, på känt Carlsson på taket- manér från Monte Carlo rallyt, får passa på och utnyttja de geografiska förutsättningar

na. Och det gjorde till exempel Gerhard Schmitz i en Opel Kadett -65 (990 cc). Han visade att detta definitivt inte var det första gången som han körde på Nordschleife. I startfältet på detta långlopp ställde ytterligare en Opel Kadett upp samt en BMW 700 som bland annat kördes av Gunnar Elmgren. Tyvärr såg jag inte bilen i aktion men teamet kom på omkring sextionde plats.

Gunnar Elmgren var den ende anmälda svensken i klassen upp till 1150 cc vilket var lite synd. Klassgränsen är ju inte idealisk för till exempel SAAB, som ligger mig varmt kring hjärtat, men framgångar har ju funnits. För en hel del år sedan hade jag förmånen att få åka några varv på Nürburgring med den gamle SAAB-föraren Lasse Thaung från Växjö. Lasse passade mellan kurvorna på att berätta om hur det var på 60-talet och framskjutna placeringar i just de mindre klasserna.



*Bernhard Knöchlein, D
Joos Tollenaar, D
Gunnar Elmgren, S
BMW 700
1962,
700 cc*

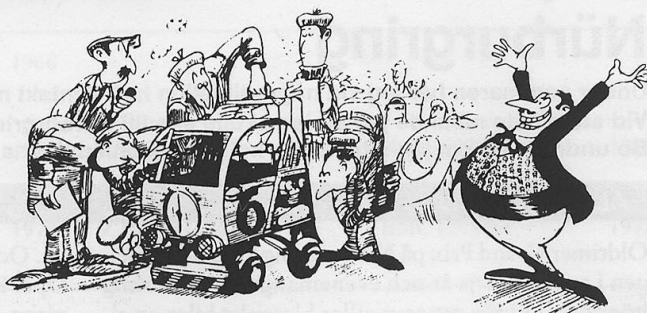
Som vanligt är det ju bara totalsegraren som räknas i media men glädjande för oss svenskar så var det Tommy Brorsson, som tillsammans med Freddy Kottulinsky, vann i en Lotus Elan. En verklig prestation med tanke på konkurrensen.

På söndagen kördes också ett entimmesrace för standardvagnar på nya banan. Loppet ingår i EM för "Historische Tourenwagen der Baujahre 1947-1965". I klassen 1150 cc 1958-61 (TC6) deltog en italiensk Ford Anglia på 1000 cc och i klassen 1962-65 (TC11) var två BMC Cooper, två Fiat Abarth, en Opel Kadett och en BMW 700 anmälda. Tyvärr fanns inga svenskar i den här klassen.

I programmet står det fritt översatt "vid sidan av formel 1 rankades EM för standardvagnar som den mest omtyckta klassen inom motorsporten under 60-talet". Denna sanning verkar gälla lika mycket idag och för att visa hur det var när det begav sig så behövs alla bilar - både stora som små.

En osann historia från Le Mans! Del 2

Det började mörkna kring 20.30 tiden, men det var inget problem för oss. Den stora centrala strålkastaren kombinerad med de reglementerade två dimljusen gav oss allt ljus vi behövde. En sak började dock oroa mig. Jag höll på att bli hungrig. Jag hade aldrig trott att man skulle kunna tänka på något så prosaiskt i samband med en så glamorös tävling som denna, men nu var mat allt jag kunde tänka på. Plötsligt såg jag att Piero saktade in, och jag började också bromsa. Han körde in i depån med T. tom alldeles efter sig och stannade. Han vinkade förbi mig så att bilarna skulle stå i nummerordning.



STAN MOTT och J. CARLENS

"Ah, mina vänner, ni göra jobb bra! Men vi måste äta! Kom!" Han klev över depådisken. "Men Piero," sade T. Tom, "hur skall det gå med bilarna? Skall inte andreförarna överta?" "Ha, naturligtvis! Men först måste vi äta! De andra har väntat på vårt sällskap. Ni vill väl inte beröva mig ert eller deras sällskap!? Kom, kom, kom! Spagettin, hon bli kall! Sitt ner mina vänner!" Han började hälla upp vin utan att bry sig om att konkurrenterna byggde upp en enorm ledning. "Vi kan köra dem ikapp när vi ätit."

Jag måste medge att det var en god middag. Jag höll på med min tredje portion när en funktionär kom för att fråga vad som förorsakat att alla våra vagnar brutit på samma varv. "Ha!" sade Piero "brutit! Vem har brutit!? Vi dinerar, min vän! Kom, gör oss sällskap med ett vin rosso!"

Tydligt skakad gick funktionären sin väg, men återvände med 20-30 andra, just som vi började på desserten.

civiliserad man. Skulle ni kunna be dessa modiga män att köra utan sin kopp espresso? Ingalunda! Ett ögonblick, Signor, bara ett ögonblick!" Martini lutade sig tillbaka sörplande på kaffet, lojt betraktande sin besättning.

"Ha! Nu skall vi arbeta! Luigi! Gianni! Franco! Ni skall använda varje varv, varje tum av vägen! Ni skall till och med använda luftbromsarna!"

Det blev en oerhörd aktivitet när den vältränade mekanikerstaben satte igång. På mindre än 30 sekunder hade de bytt tolv däck och fyllt bensen på alla vagnarna. Det var ingen dålig tid om man betänker att bensen måste hållas från enliters vinflaskor. Laget förbrukade nämligen så mycket mer vino rosso än bensen, att trycktanken på depåtaget hade konverterats till vinbehållare.

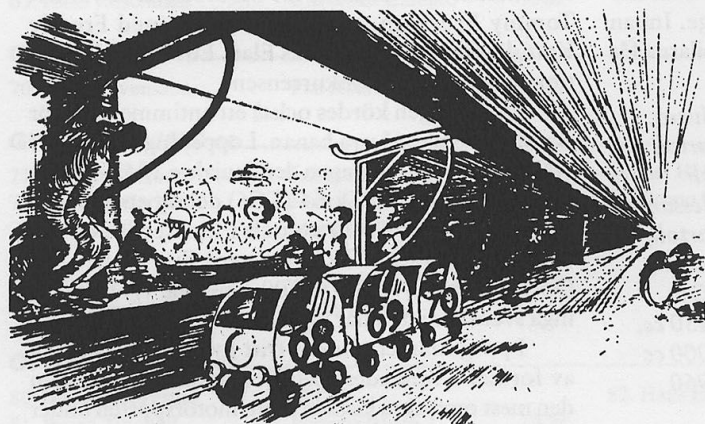
Jag vet inte om det var vinet eller den varma såsen som inspirerade förarna, men dom satte verkliga fart efter de ledande bilarna!

Alla tre passerade depån efter 4,10. Kom ihåg att det är tiden för en 500 cc med stående start. Jag är inte så säker på vad som hände timmarna efter. Jag sov. Men när jag vaknade sade Piero att Cykloperna låg femma, sexa och sju, och att dom gick fortare än något annat på banan.

"Men Piero, vad beror det på? Bilarna är snabba, men så snabba är dom inte! Vad är hemligheten?" Han såg sårad ut.

"Hemligheten! Ah, min vän. Du har kört den underbara bil i sex timmar och du inte veta? Såg du inte spaken, drag, och luftbromsen kommer upp, och du sakta in micket snabbt! Man kan gå fortare i ne kurva! Ha! Har jag en imbecill som kör för mig? Varför du

tro att vi har den reglementerade väskan där bak? Som ballast, kanske? När man dra i handtaget, resväska komma upp ur bakruta. Det är luftbromsen!"



"Snälla Monsieur Martini, ni måste starta era voitures! Detta är skandal!"

"Ah, min vän, hav tålmod! Ni verkade vara en

Visst katten, det var hemligheten. Jag övertog nummer 68 igen strax efter gryningen och började hänga Piero som jag gjort förut. Men nu körde han som en polizia var efter honom. När vi kom till S-kurvorna saktade han knappast, och jag visste att han inte skulle klara det. Plötsligt for resväskan upp genom bakfönstret, och vagnen saktade in, som om han kört rakt in i en tegelvägg. Han använde den igen vid Tertre Rouge och vid Mulsanne. Men nu hade även jag börjat haka tekniken och kunde ta mig tillbaks i formation. Jag kunde knappt tro på tiderna vi fick från vår depå.

Whoomp! Vi passerade den första Porschen! Zz-zapp! Vi passerade en D.B.! Swish! Vi passerade ännu en Porsche och en Lotus! Vrååå! Vi passerade en Ferrari!! En Ferrari? Snabb blick i backspeglarna. Ja, en Ferrari! Jag tveklade på mina sinnen, jag tveklade på depåsignalerna och på varvräknaren. Men faktum var, vi passerade bilar till höger och vänster, de långsammaste flera gånger i timmen. Piero låg verkligen i nu, och jag måste köra motorn på gränsen för att hålla honom i sikte, men allt höll.

När vi åter uppsökte depån för byte av förare och däck, låg Cykloperna trea, fyra och femma! Om man skall döma av det sätt de accelererade iväg från depån fanns det stor chans att de snart skulle gå om tvåan. Men Piero såg orolig ut. "Ah! Jag har räknat ut att vi kan ta ledarplatsen en minut efter slutet av tävlingen. Jag är oroad! Jag är förvirrad! AH, om det bara fanns något sätt att göra snabbare depåbesök skulle vi ha en chans... Men regler säga, bara tre mekaniker på varje vagn."

Han föll i tystnad. Rosa, Martinis dotter, gav honom en kopp espresso. Plötsligt hoppade han ur stolen, spillande kaffe omkring sig. "Ah! Jag har det! Rosa, du skall vinna tävlingen åt oss!" "Si, papa, come si fa che?" "När bilarna stannar nästa gång skall du vara del av mekanikergänget! Kontrollanterna, eftersom dom är fransmän, kommer inte att se någon annan än dig! Så kan alla jobba på bilar! Det spara många sekunder. Ha"

Man måste erkänna det, psykologiska kunskaper felades honom inte. När rossi körde in den ledande Cykloperna för tankning, var det ingen som märkte att ett hakdussin extra mekar var med och jobbade. Motorn hade knappt slutat snurra förrän Piero startade den igen och försvann. Han skrek att vi skulle följa nära efter honom, men det var inte så lätt.

Jag hade trott att Piero körde fort förut, men det var ingenting jämfört med den fart han höll nu. Det rök om hans däck när han accelererade iväg ur kurvorna, och han använde luftbromsen mer och mer

och gick djupare in i kurvorna innan han slog av. Jag använde hela den körskicklighet jag förfogade över, plus Cykloperns överlägsna vägegenskaper, men Piero drog trots detta ifrån oss andra två.

Tjugofyrtimmarsklockan på instrumentbrädan började se större och större ut ju närmare vi kom slutet. Jag tror klockan var kvart i fyra när jag fick syn på den ledande bilen, en Ferrari, en bit framför Piero. Det såg ut som om den ledde med ungefär 500 meter, och vi knappade in mycket långsamt på försprånget. Men Piero började komma ikapp! Han var jämsides! Det måste ha varit en inspirerande syn för åskådarna – två av världens snabbaste bilar vrålade fram längs den långa rakan med bara centimeter emellan!

Vi bakom nådde vår avslagspunkt och började bromsa, men båda bilarna framför oss saktade inte alls. Jag tänkte på mina skrivbordsfantasier – de verkade bleka och formlösa jämfört med detta! Här var *äkta drama, och jag satt på första parkett. Vem skulle vinna duellen? Vem skulle bromsa först och därmed förlora sin chans att vinna?* Plötsligt tändes bromsljusen på båda bilarna, Pieros luftbroms for upp, Cykloperns dörrar flög ut, och jag kunde se att han höll

dem ute med bägge fötterna! Vilken syn för gudarna! Med ett kraftigt "WHUFF" lättade Cyklopern en aning från marken, skakande i varje fiber, och kom att stanna totalt, halvvägs runt kurvan!

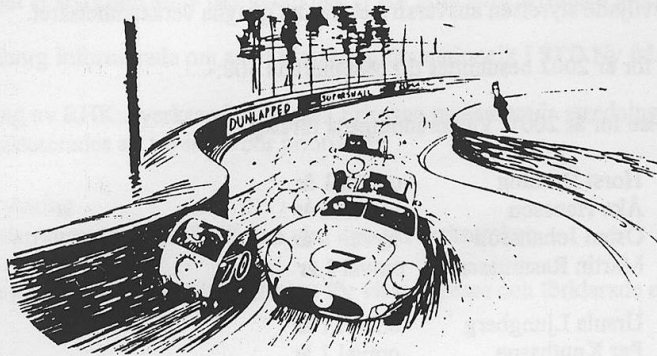
Detta var inte dåligt! Från c:a 250 km/t till stillastående på spik en sekund! Men Ferrariföraren hade

väntat för länge... hans bil försvann uppför räddningsvägen i ett moln av damm och gummi. (Vi hörde senare att han fortfarande hade 50 km/t när han passerade byn Mulsanne ett par kilometer därifrån).

Vår seger var klar! T.Tom och jag hade passerat Piero medan han satte igång igen. Vi saktade in så att han skulle kunna passera, men han stannade bakom. Jag saktade in ännu mer. Det gjorde T. Tom också. Även Piero! Vi kröp genom Indianapoliskurvan alla vilt gestikulerande. Piero vägrade att passera oss. Vi vägrade passera mållinjen före honom. Vi körde så långsamt att jag höll på att få stopp på motorn fastän jag hade ettan i! Då kom en av de vagnar vi tidigare passerat, vilt tutande, och passerade.

Det blev för mycket för Piero! Han accelererade förbi oss som om vi stått still (vilket jag nästan gjorde). Han kom ifatt den andra bilen strax före mållinjen och T. tom och jag var honom alldeles i hä-larna! *Etta, tvåa och trea!!!*

Cykloperna hade vunnit på Le Mans!



RACERHISTORISKA KLUBBEN

ÅRSMÖTE 2001-02-10

- § 1 Till mötesordförande valdes Horst Brüning.
- § 2 Till mötessekreterare valdes Åke Hansson.
- § 3 Till justeringsmän valdes Ursula Ljungberg samt Henning Riise.
- § 4 Årsmötet godkände att mötet utlysts enligt stadgarna.
- § 5 Föreslagen dagordning godkändes.
- § 6 Styrelsens verksamhetsberättelse upplästes samt godkändes.
- § 7 Kassareport redovisades och godkändes.
- § 8 Revisionsberättelse upplästes samt godkändes.
- § 9 Årsräkenskaperna föredrogs och godkändes.
- § 10 Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.
- § 11 Årsavgiften för år 2002 bestämdes till oförändrade 500:-.
- § 12 Val av styrelse för år 2001. Valberedningens förslag.

Ordförande	Horst Brüning	omval 1 år
Sekreterare	Åke Hansson	nyval 2 år
Ledamot	Östen Johansson	nyval 2 år
Ledamot	Martin Rasmussen	omval 1 år

Suppl.	Ursula Ljungberg	omval 1 år
Suppl.	Per Knuthsson	omval 1 år

Kassör	Anders Ek	1 år kvar
Ledamot	Anders Ericsson	1 år kvar
Ledamot	Bruno Rösler	1 år kvar

Årsmötet godtog förslaget i sin helhet och beslutade att styrelsen för 2001 får ovanstående utseende.

- § 13 Till revisorer för år 2001 beslutade mötet att välja Åke Axelsson och Per Norberg, samt till revisorssuppleant Ian Nilsson.

- § 14 Till valberedning valdes Per Hågeman, Arja Koivisto samt Hans-Erik Kärrqvist. Med Arja Koivisto som sammankallande.

- § 15 Hederspriser.

Mikaela Axelsson tilldelades Presidents Trophy för stora framgångar vid internationella tävlingar i Formula Junior vilket resulterade i en EM seger.

Formel Ny tilldelades genom Per Knuthsson Torstens Memorial för bra insatser för RHK under år 2000.

§ 16 Övriga frågor.

Önskemål om att formelbilsheaten ej skall köras efter varandra utan att minst ett annat heat skall gå i mellan. Mötets åsikt var att denna önskan skall i möjligaste mån följas.

Enhetlig poängberäkning i samtliga klasser för att en totalsegrare i RHK cupen skall kunna utses. Hänskjutes till styrelsen för beslut.

Diskuterades fartskillnader när bilar t.o.m 1985 kommer med i samma heat som bilar från sent 1960 tal. Konstaterades att om samtliga förare visar tillräcklig hänsyn till varandra så blir inte detta något problem.

Årsmötet skall nästa år inte förläggas till samma helg som Svenska Rallyt då många vill åka och titta på detta.

EM tävling Anderstorp 2001. Horst informerade om bakgrunden till att tävlingsdatum ändrats flera gånger. Tävlningen kommer att köras 9-10 juni enl. ARC. Trots att detta innebär endast en vecka innan RHK:s egen tävling på Gelleråsen var årsmötet enhälligt med på att RHK skall medverka vid EM tävlingen på Anderstorp. Mötet överlät åt styrelsen att ta beslut om hur vi ska göra med tävlingen på Gelleråsen.

L-G Widenborg informerade om att H klassen införs nationellt i STD Ny från och med 2001.

Statushöjning av RHK:s verksamhet. Anders Ericsson presenterade utredning om klubbens framtid. Konstaterades att tre saker bör prioriteras.

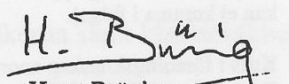
- Media
- Nyrekrytering
- Mässor/arrangemang där RHK kan visa upp sin verksamhet.

§ 17 Ordförande tackade årsmötets 40 deltagare för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

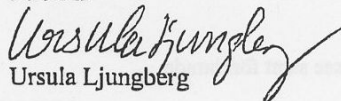
Jönköping 2001-02-10

Vid protokollet


Åke Hansson
Mötesssekreterare


Horst Brünig
Ordförande

Justeras


Ursula Ljungberg


Henning Riise

RHK STYRELSEMÖTE

2001-02-10

Plats Jönköping

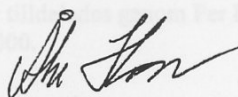
Närvarande: Horst Brüning	ordförande
Anders Ek	kassör
Anders Ericsson	ledamot
Åke Hansson	sekreterare
Per Hågeman	adjungerad
Östen Johansson	ledamot
Per Knuthsson	suppleant
Ursula Ljungberg	suppleant
Bruno Rösler	ledamot
L-G Widenborg	adjungerad

- § 1 Ordföranden öppnade mötet.
- § 2 Styrelsens ordförande för 2001 Horst Brüning
sekreterare Åke Hansson
kassör Anders Ek
Tecknar firman enl. stadgarna.
Sekreteraren tömmer postbox samt vidarebefodrar till övriga.
- § 3 Styrelsen uppdrog åt Horst Brüning, L-G Widenborg, Anders Ek, Per Hågeman samt Ursula Ljungberg att till nästa styrelsemöte ta fram ett enhetligt poängberäkningssystem för hela RHK.
- § 4 Styrelsen beslutade att att statliga normen för milersättning vid resor för RHK:s räkning skall följas 16kr/mil för 2001.
- § 5 Karlskogatävlingen 2001.
Styrelsen beslöt att tävlingen skall köras som planerat.
- § 6 Rudskogen 2001.
Styrelsen beslöt att inte köra någon tävling på Rudskogen 2001.
Anders Ericsson meddelar banan.
- § 7 Horst och Bruno kontaktar MK Scandia ang. deras debitering för funktionärer vid våra egna tävlingar.
- § 8 Horst kontaktar språkrör för sportvagnsserien ang. deras eventuella del av den ekonomiska risken vid tävlingsarrangemang.
- § 9 Horst kontaktar Östgöta Racing ang. inbjudan att köra någon klass i samband med långloppstävling på Sviestad. (Bilar med friliggande hjul kan ej komma i fråga).
- § 10 Kurs i föreningskunskap anordnad av MHRF.
Beslutades att RHK skall sända minst två deltagare till kursen.
Horst samordnar samt anmäler deltagarna.
- § 11 Nästa möte 2001-04-07.
Plats Jönköping.
Sekreteraren skickar kallelse.
- § 12 Ordföranden tackade deltagarna för visat intresse samt förklarade mötet för avslutat.

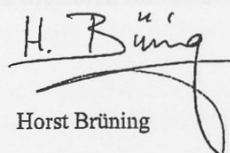
Jönköping 2001-02-10

Vid protokollet

Justeras



Åke Hansson



Horst Brüning

Verksamhetsberättelse För Racerhistoriska Klubben 2000

Årsmötet var välbesökt och vi kunde räkna in 55 deltagande RHK: are.

Säsong 2000 hade totalt 930 starter, RHK 628st. HTCC 156 och EM+utl. ca. 150 st.
I RHK-Cupen 2000 ingick 6 tävlingar som kördes på Mantorp, Kinnekulle, Anderstorp,
Karlskoga, Knutstorp samt avslutningstävlingen på Anderstorp med efterföljande
prisutdelningsfest.

I den historiska EM-cirkusen deltog många av våra medlemmar med stora framgångar.

Det har varit en bra tillväxt bland formelbilar med ett antal trevliga nya ekipage. På
standardvagnssidan har en viss återhämtning skett. Under säsongen startade 1000cc Cupen
som har skapat en nytändning i lilla klassen med Saab och DKW i spetsen. GT-bilarna har haft
ett mellanår med ganska tunna startfält.

Klubbens medlemsantal är 380.

Följande personer ingick i årets styrelse:

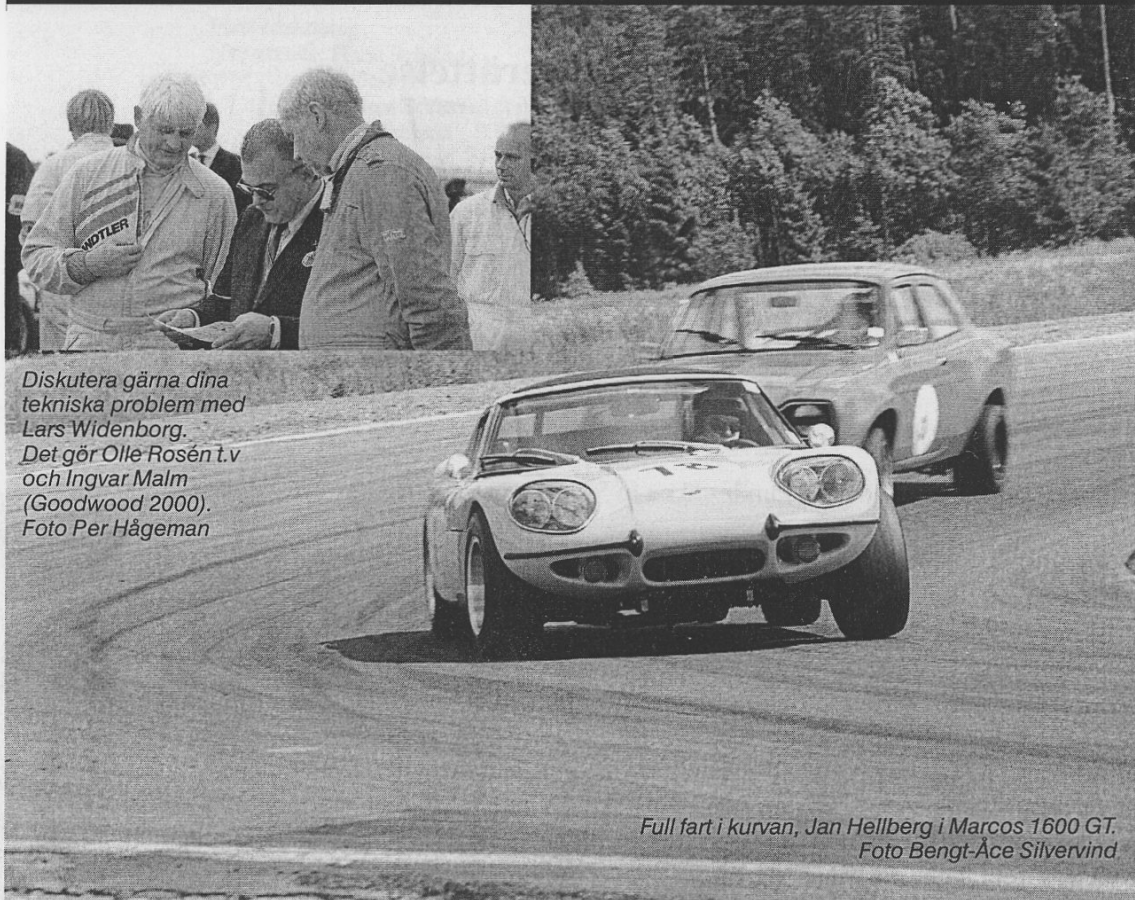
Horst Brüning, Anders Ek, Anders Ericsson, Åke Hansson, Östen Johansson, Per Knuthsson,
Ursula Ljungberg, Martin Rasmussen, Bruno Rösler.

Det sedvanliga planeringsmötet med styrelsen, teknikerna samt klassföräldrarna har genomförts
på Eurostop i Jönköping.

Styrelsen har under året haft 4 st. protokollförda möten där även representanter för teknikerna
samt framtidskommittén har deltagit.

Östen Johansson
2001-02-09

NU ÄR DET DAGS IGEN



Diskutera gärna dina tekniska problem med Lars Widenborg. Det gör Olle-Rosén t.v. och Ingvar Malm (Goodwood 2000). Foto Per Hågeman

Full fart i kurvan, Jan Hellberg i Marcos 1600 GT. Foto Bengt-Ace Silvervind

Carl-Gunnar Hammarlund har vunnit lilla GT-klassen vid Sveriges GP, Kristianstad 1957. Foto Anders Åbjörnsson

