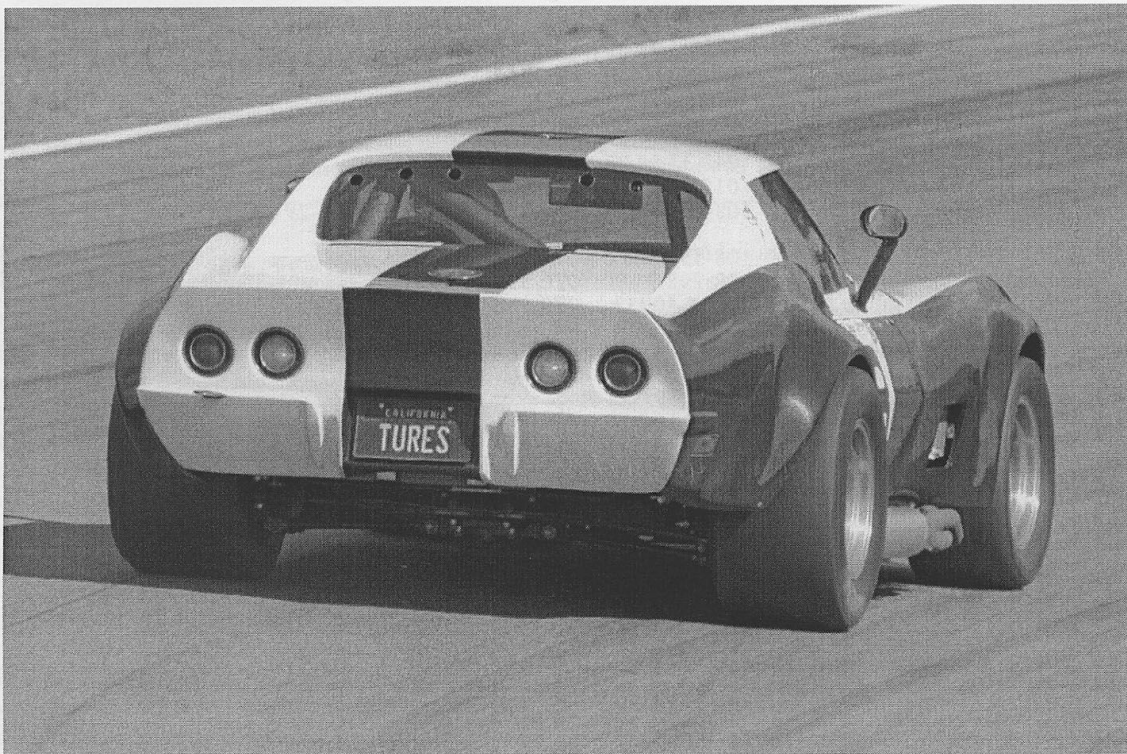


RUTFLAGGAN NR 3 2003



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

PREMIÄRVINNARE !



Pekka Nyström vann premiärtävlingen för Std/GT N som kördes ihop med STCC på Mantorp. Så här fick konkurrenterna se honom när han kämpat sig genom fältet. Bilden är från Falkenbergsbanan där han också vann. Foto B-Å Liljevind

BRUNO vill bara säga.....

BRUNO RÖSLER

Nu när halva säsongen passerat, måste man tyvärr konstatera att deltagarantalet vid resp. evenemang hittills dalat med ca 20 %. Trots bra arrangemang och hyggligt väder. Kan den allmänna konjunkturen påverka oss tappra RHK:are så pass? Eller ... hör gärna av Er om hur vi framledes kan förändra, förbättra meetingen för större deltagande. Nödvändigt om racekassan skall räcka till. Fråga vår eminente kassör bara, så får Ni svavel i hörselgångarna.

Något som däremot är mycket positivt, är, generellt sett, en "gentlemannamässigare" attityd på banan, vilket inneburit avsevärt färre inciden-

ter. Detta uppskattas verkligen av såväl alla funkisar som de flesta av förarna. Den stajlen gasar vi vidare med!

Varför finns det så få kvinnliga förare med oss? Är gubbarna för snåla eller garageslöa för att hålla "2:a-bilen" igång? Nåja, vi har ju trots allt några rara årtor som verkligen visat bakdelen (på bilen) för många kombattanter. Rara årtor kan man dock inte få för mycket av! Kom igen alla hjälpmekare. Se så, anmäl er omgående till nästa meeting.

Väl mött, önskar Bruno

Tävlingsdatum, RHK Cupen 2003, Reviderad

16-17 aug.	Karlskoga	STCC/Std/GT-75
30-31 aug.	Knutstorp	STCC/Std/GT-75
12-13 sept.	Mantorp	RHK Final + Std/GT-75 + 1tim.

KLASSFÖRÄLDRAR!

Rapporteringen av resultat efter varje race skall innehålla: NAMN, BILMÄRKE/MOD, PLACERING, POÄNG meddelas till Anders Ericsson inom ETT DYGN efter racet, tel. 018-26 24 05 ericson@se.ibm.com 070-793 50 48

Internationellt

Våra förare har återigen skött sig alldeles utmärkt på det internationella planet. På Monza vann Bosse Warmenius/Gunnar Turebrand standardvagnsloppet totalt med Calle och Micke Gustavsson på tredje platsen. Bägge körde Ford Cortina Lotus som verkar ha blivit den verkliga volymbilen i internationell historisk standardvagnsracing. Tyvärr så var det allt vad gäller svenskar i den serien, men Bosse W. gav sig inte, utan vann även bägge heaten i GT-racet med sin Lotus Elan. Här kom Thomas Henrysson på en tredje plats i det första heatet, medan han fick bryta det andra då axeltappen fram gick av, och han tappade hjulet. Henrik Lindberg, Danmark tog en 4:e och en 3:e plats. I FJ vann Ingvar Malm sin klass medan Mikaela Axelsson rasade sin växellåda i inledningen och Olle Rosén kämpade på med en krånglande Elva.

På belgiska Zolder var det nya framgångar med segrar för Warmenius i både Standard och GT, och Gustavssons blev tvåa totalt i standard. I GT kom Claus Damgaard trea i det ena heatet, medan Henrik Lindberg tog en 5:e och en 4:e plats.

Nere på A1.Ring i Österrrike vann Warmenius/Turebrand återigen i standard, medan Gustavssons fick bryta med en rasad diff. I GT vann (som vanligt) Bosse Warmenius bägge heaten, och det blev helnordiskt med Damgaard tvåa och Lindberg trea i bägge heaten.

Nere på Dijon i Frankrike, som tyvärr kolliderade med Svenskt Sportvagnsmeeting, styrde Leif "Röret" Jönsson mot två utmärkta 4:e platser i F-3 1000 cc och Ingvar Malm blev 2:a i sin klass trots att ett stift hade slagit igen under större delen av loppet. Olle Roséns bil gick inte heller bra, så det blev en 4:e plats i klassen. I standard blev det bara till en 5:e plats för Warmenius och en 6:e plats för Gustavssons i klassen. Vid en pace-carkörning passade flera på att byta förare, men man släppte bara ut 2 ekipage, resten fick vänta ett varv. Detta var bara en episod i ett överlag dåligt arrangemang. I GT vann Bosse W. klassen i bägge heaten, medan Lindberg kom tvåa i ett och Damgaard tog en andra och en 5:e plats.

Våra FF och F-Vee piloter har också varit ute och rört på sig, så vi får väl anledning att återkomma.

Classic Formula Ford 1600 -allt i motordelar till bra priser

- Generalagent för Formula Ford International
- Generalagent för Millers smörjoljor

Ring oss för mera information:

Leif J. Norberg Motorsport AB

Telefon: 036-340 421. www.norberg-motorsport.com

HALVPANNORNA



RHK:s 25-års jubileum, Karlskoga, 31 maj-1 juni

Till 30-årsjubileet hade man hoppats på stor uppslutning av halvpannor, men tyvärr så strandade det vid 4 stycken. Håkan Sandberg, Allan Göransson, Göran Anderberg och skrivaren av dessa rader var de tappra som trotsade alla verkliga eller påhittade hinder. Väder och vind var på rätt humör, så ingen torde ångra sig att man tagit vägen upp till Karlskoga, och alla deltagare belönades dessutom med ett fint whiskyprovarset, med RHK:s symbol inetsat i glasen. Fint så det förslår!

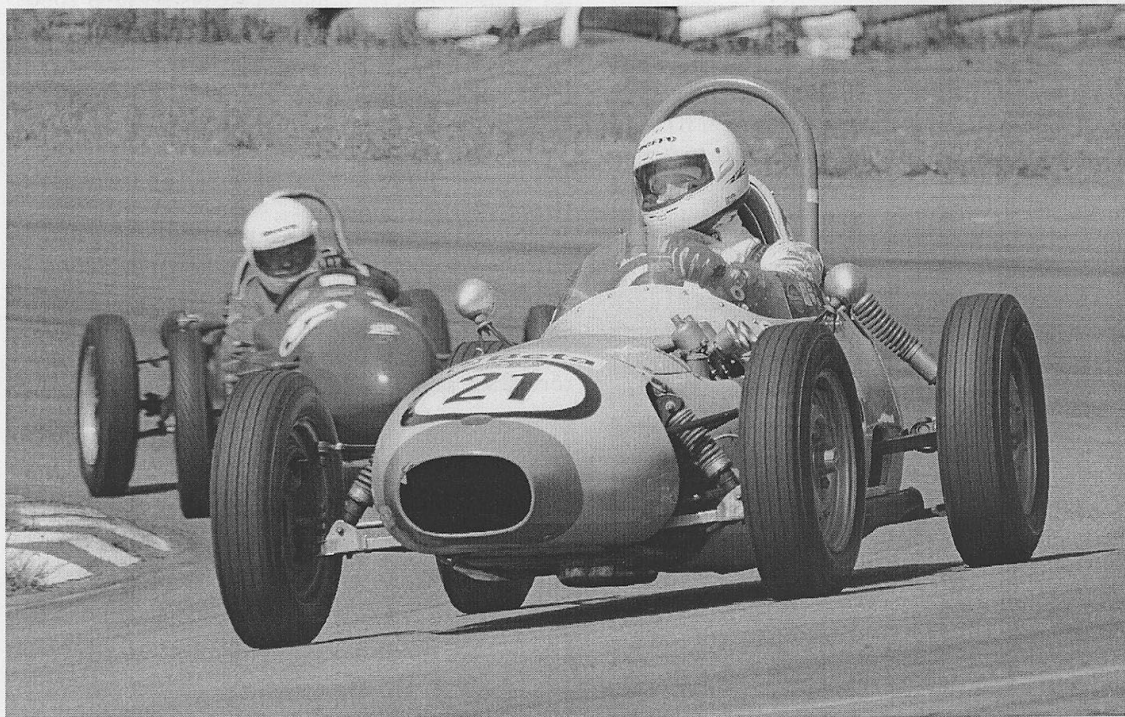
PER HÅGEMAN

Vid träningen visade det sig att Håkan Sandberg fick problem med sin norskbyggda RJ 500, och så var det bara tre kvar. Allan Göransson satte den bästa varvtiden följd av Göran Anderberg och Per Hågeman.

I racet fick vi starta tillsammans med de anmälda Formel Junior-bilarna. Allan Göransson kom bäst iväg av de våra, följd av Göran Anderberg och Per Hågeman. Så där höll det väl på i några varv när Göran fick bra fart i utgången av depåkurvan och passerade Allan på höger sida, samtidigt som Per passerade honom på vänster sida. Sistnämnde kunde ta täten,

jagad av Göran A. under resten av tävlingen, medan Allans Triumphmotor kroknade helt och hållet på sluttampen. Det var visst några high techmuttrar till cylindern som lossnat och de som inte lossnade ryckte helt sonika upp cylindern från vevhuset med pinnbultar och allt. Aj, Aj.

Till det andra racet blev det bara Per H. kvar, men det blev i alla fall till en animerad fight med Olle Rosén och hans Elva-BMC 100, som dock Olle avgjorde till sin fördel. Här vann Lars-Göran Sjöberg med sin Swebe Cooper trots en snurrning.



Per Hågeman jagar här Olle Rosén i Elva-BMC FJ. Foto: B-Å Liljevind

Standard '65

Premiärtävling, Kinnekulle Ring den 25 maj

Det kom 18 bilar till start på denna tävling; en mycket bra siffra på Kullen, mycket beroende på att vi satsat på 1000 cc Cupen just denna gång. Vi har i år en sponsor, CRAMO, som är det största maskinuthyrningsföretaget i Norden. Vi kan nu till varje tävling dela ut ett första pris, och även lotta ut ett antal priser. Detta har gjort att vi samlas vid några tillfällen varje gång, vilket då förhoppningsvis stärker gemenskapen och känslan för klassen. (På gatan utanför därhemma så står det en manskapsvagn med CRAMO-Cat dekalen, och när jag ser den tänker jag: "Bra, dom sponsrar ju oss." Reds anm.)

YNGVE GUSTAVSSON

Vädret på "Kullen" var skiftande, men det blev ändå en bra tävlingshelg. I tävlingen var Thomas Gustavsson bäst, både totalt och i klassen TC 15, tätt följd av Bosse Bergström och Lasse Esselius i Ford Falconen. Det skall bli kul att se om Lasse kan ta in på Mustangerna under säsongen med att få till väghållningen.



Segraren Thomas Gustavsson har redan tagit täten med sin Ford Mustang, före märkeskollegan BoA Bergström. Foto B-Å Liljevind

I TC 14 (Amazonklassen) segrade inte oväntat Anders Hylén, men han sa själv efter tävlingen att Nisse Thelin inte blir att leka med när han vant sig vid bilen. Nisse kom nu tvåa före Dan Johansson och Dick Gärder. I TC 13 var det tunt; bara en Lotus Cortina och en Cortina GT. Här hade Lars-Åke Nilsson inga problem att ta klassegern före Jan-Erik Josefsson. Lars-Åke kom dessutom trea totalt, alltså pallen och prisutdelning; det är en fin tradition som SSK har.

Lennart Thurn kom tillbaka på arenan med ex-Hasse Edvinssons koja Foto: B-Å Liljevind

I TC 12 var det bara två kojor med artikelförfattaren och Lennart Thurn, som numera kör ex. Hasse Edvinssons koja åt en annan ägare. Lennart är inlejd att köra bilen; det ni!!! Nu var det tyvärr så att slutväxeln för denna bana var helt fel, så kampen uteblev. Lennart var naturligtvis missnöjd med resultatet, och han kom ej heller till Karlskoga.

Så kommer vi då till huvudklassen för dagen, TC 11, och 1000 cc cupen. Det kom sju bilar till start. De som saknades var bl.a. Abarthen och Saab 93:an. Den första där bilen var krasslig och den andra där föraren blev sjuk till tävlingen. I övrigt tror jag att de flesta var där. Jag kan berätta att jag stod och tittade på uppvärmningen på söndagsförmiddagen. Där jagade Lennart Nilsson Nisse Jonsson så det stod härliga till. Det är underbart att se och höra dessa bilar när de går som bäst och farten är hög, mycket imponerande. Vad gäller tävlingen får jag referera till Bosse Lindmans reportage på annat ställe i Rutflaggan.

Efter tävlingen hade vi vår egen prisutdelning, där segrare i 1000 cc Cupen, Nisse fick mottaga en högttryckstvätt, välförtjänt, och sedan lottade vi ut fem priser bland de startande. Bra slut på en fin tävlingshelg.



RHKs 25årsjubileum, Gelleråsen, 31 maj-1 juni

En helg att minnas, strålande väder, fina tävlingar. Har ni tänkt på vad det är mycket som skall klaffa för att få till en tävlingshelg av denna kaliber? Det mesta är ju ändå oavlönat arbete. Hur orkar folk? Tänk på det när eventuell kritik skall framföras! För vår del var det 35 bilar anmälda, varav 30 kom till träning, och 27 till start. En mycket bra siffra, dock sämre än förra året. En anledning var att 1000 cc Cupen inte hade sin cuptävling denna helg; något som vi bestämt tillsammans.

YNGVE GUSTAVSSON

På första lördagsträningen försvann den första bilen. Det var Frank Edwinsson med ett skuret framhjulslager. På den andra försvann Hasse Söderholm, som annars var näst snabbast på morgonen. Här kommer en historia som förhoppningsvis gör att var och en kollar över sina grejor en extra gång. Hasse kommer fram emot Ejes kurva i ca 130 km/h när han skall bromsa på knäppen, och då faller värmepaketet ner på pedalerna, varvid han inte kommer åt att bromsa. Han kör alltså över gräset och in i däckstraven. Var finns sandfällan som skall hindra sådana här olyckor? Bilen ser ut som skrot, dessbättre så klarade sig Hasse bra och efter ett besök på sjukstugan var han tillbaka igen. Skönt! Enligt uppgift idag, 3/6, så kommer Hasse till Knutstorp med samma bil; ja, inte skulle det förvåna mig, det vet ni redan när ni läser detta.

Efter två träningar så var inte oväntat Thomas Gustavsson snabbast före Hasse och Bosse Bergström. Fjärde tid hade Per Malmberg med Pähr Svenssons bil. Malmberg körde bra hela helgen, och var alltså den snabbaste kojan till slut i tävlingen. Längre bak i fältet hittade vi en debutant, Daniel Ene, son till Lasse Fritz, i en Volvo PV. Han gjorde bra ifrån sig, körde snyggt efter instruktion av farsan, men nådde dock inte fram till, den i dessa sammanhang mer rutinerade,

de, Axel Ekman, i en likadan bil – denna gång. Vi hälsar Daniel välkommen i gänget, och han kommer att sänka medelåldern rejält.

Ytterligare längre bak så såg vi en härlig kamp mellan Hans Zolnir i den blåa Saaben och Peter Kumlin i "köttbullen", Austin A35:an. Trevliga bilar att skåda. Hans Zolnir körde sin första tävling på 4 år, och har glädjande nog bestämt sig för att åter börja tävla med oss. Nu väntar vi bara på Hans' ättelägg Patric som övertagit den underbart vassa Gr 4, DKW F12, som numera är renoverad av Patric till ett mycket fint skick!

Nu är det lördagskväll och vi började med att dela ut en jubileumpresent åt alla startande. Dessa fina glas kan med fördel användas till alla typer av dryck (starka). Efter detta var det middag, typ buffé, och till det kunde man köpa vårt jubileumsvin som smakade väldigt bra och maten var till fullo godkänd. Åke Noréns orkester spelade sedan för oss i några timmar. Själv hade jag väldigt roligt med mycket dans. Tack till alla, ingen nämnd och ingen glömd. Orkestern var väldigt proffsig och lät väldigt bra. Vid middagen så hyllades gamla medlemmar, sådana som varit med sen de första åren; jag förutsätter att namnen redovisas i annat sammanhang. Det var ett trevligt inslag på festen.



Småbilar i Tröskurvan. Lennart Nilsson tar innerspåret med sin Saab Sport, medan Peter Kumlin, Austin A 35 och Hans P. Zolnir, Saab 96 tar ett längre spår. Foto: B-Å Liljevind



*Uno Svensson i en Volvo Amazon 122S (#72) före Lars-Åke Nilsson, Ford Cortina Lotus (#60).
Foto B-Å Liljevind*

Söndagens aktiviteter inleddes med tävlingar som inte ingick i Cupen, och redan där försvann Ulf Lindberg med växellådshaveri. Till cuptävlingen så var det flera hål i startfältet. Själv stod jag i fjärde led bakom Christer Nordlund, som konstigt nog hämtat sig från nattens dans. Bakom mig stod startkanonen Anders Hylén, och till höger stod tre Ford Mustangar efter varann, och bakom dem, Lars-Åke Nilsson och Uno Svensson.

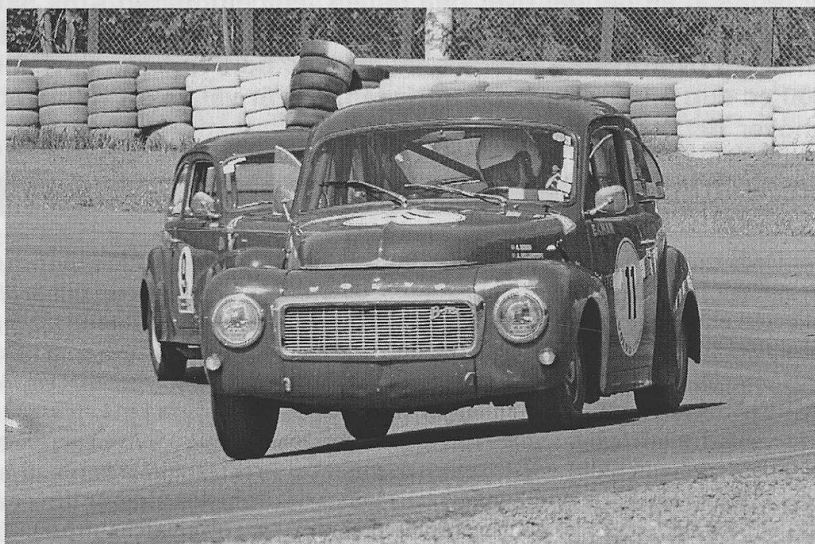
Starten går, och jag får en kanonstart, upp på sidan av Chrille, Anders fortfarande bakom. Det såg bra ut ända tills trean skulle i. Här fanns ingenting, tänk om man hade haft en M 40 istället. Alla som varit med om detta vet vad som händer; här kommer dom från alla håll och i det läget har det optimala stilleståndet inträffat. När Anders kom på vänster och Lars-Åke på höger sida, var jag övertygad om att mina speglar skulle försvinna. Körde sen upp mig litet grand, för att ytterligare en gång missa trean. Nu gällde det att klara

Lasse Fritz för att bli näst bästa hundkoja, vilket också lyckades. Eftersom jag hade Hylén och Nilsson runt mig hela tiden, kunde jag iaktta dom på nära håll, och det kan jag säga, att vara där emellan med en koja är inte att föredra. Här snackar vi om rutinerade gubbar som vet vad dom gör; nåja, jag såg när Anders körde bort bakljuglasat för Lars-Åke. Tidigare under loppet såg jag när Uno Svensson for iväg. Han hade bråttom, och vad säger man? Han är snabb Hälleforsaren.

Sedan såg jag inte mycket mer från mitt läge i loppet. Thomas Gustavsson vann före Bosse Bergström och Viktor Israelsson, alltså som sig bör på denna bana. Sedan träffades vi för att hylla segraren med en högtryckstvätt från CRAMO, och för att lotta ut sex priser bland oss andra.

Efter två tävlingar så tycker jag att stämningen i vår klass har höjts avsevärt sedan förra säsongen, och det bådär gott inför fortsättningen.

*Axel Ekman i Volvo PV 544 Sport, här före Daniel Ene i en likadan bil. Daniel som gjorde sin första historiska tävling presterade en fin körning och hängde med den erfarne Ekman ända in över mållinjen.
Foto: B-Å Liljevind*



1000 cc cupen

Uppstartsmöte i Trollhättan den 29 mars

Efter en vinter som återigen motsägelsefullt kändes för lång och mörk, men ändå var för kort och går för fort för att man skulle bli helt färdig med sin bil i god tid inför asfaltsäsongens inledning, såg vi i 1000 cc cupen fram emot årets premiärtävling på Kinnekulle Ring, helgen 24-25 maj.

BO LINDMAN

Ja, egentligen inleddes 1000 cc Cupen traditionsenligt på Saabs Bilmuseum i Trollhättan redan lördagen den 29 mars. Då samlades merparten av förarna, och glädjande nog flera blivande 1000 cc Cupare hos museichefen Peter Bäckström. Som vanligt var det trevlig och gemytlig samvaro bland klassiska bilar från Sveriges mest segerrika tävlingsfabrik! T.o.m. DKW och NSU-förare såg ut att trivas bland alla "Stallbackamopeder"! Flera nya och nygamla förare annonserade sin medverkan denna säsong. Tuffast gjorde det nog av Peter Bäckström själv, som annonserade sin comeback efter flera års paus från banorna med sitt team med det passande namnet "Scuderia Stallbacka".

Vid denna säsongupptakt presenterades också 1000 cc cupens nya frontfigurer i form av Göran Dahl-

én, Fredrik Tornérhjelms och Nicklas Enanders, d.v.s. Team Toda-XP. De flesta av er känner nog igen grabbarna med den fina hemsidan som också är 1000 cc Cupens officiella hemvist på nätet. Dessa tre driftiga och kunniga herrar kommer fr.o.m. i år att ha hand om vår växande 1000 cc Cup. Självklart abdikerar vare sig Lennart Nilsson eller undertecknad, men vi känner att så friska, entusiastiska krafter måste få fritt spelrum när vi gammalgubbar inte riktigt orkar och hinner genomföra allt vi skulle vilja med 1000 cc cupen. Både Lennart och jag kommer att fortsättningsvis stötta i stort och smått efter bästa förmåga i arbetet med att vidareutveckla denna underbart roliga form av Historisk Racing.

Premiärtävling, Kinnekulle Ring, 24-25 maj

Ja, tävling inleddes redan på fredagen med möjlighet till extra test och träning. På vägen till Kinnekulle fick jag lokala rapporter om att huvudpackningen var läck. D.v.s. det regnade en hel del över den gamle Tempelriddaren Arns Skifferberg på västgötsläppen. Därför var väl testaktiviteterna inte så omfattande, då de flesta inte kände sig överdrivet trakterade av att nöta bort vinterns envisa rattrost i regnet. Inga 1000 cc cup bilar testade på fredagen. Det är väl så att rutinerade förare inte behöver det, ehhh??

BO LINDMAN

Inför lördagens tidsträning hade 7 äkta 1000 cc Cup ekipage samlats i depån där Bäckströms Scuderia Stallbacka utgjorde ett propert blickfång med övriga Saabar flankerande. Undantaget denna premiärhelg var Per Hågeman, som givetvis utmanade Saab-maffian med sin härliga DKW Junior. Gunnar Johansson förstärkte, som Trollhätteson, Scuderia Stallbacka, medan Närke representerades av Benke Pettersson från Örebro. Från Kil i Värmland kom givetvis Lennart Nilsson med följe, och Södermanland representerades

av Nils-Olov Jonsson och skrivaren av dessa rader. (Jominnsann, Tyresö tillhör Södermanland, så någon riktig 08 är jag inte...). Saknades gjorde Fiat Abartåkande Arne Allard, som tillsammans med bilens ägare, Kaj Wallin, beslutat sig för att stå över denna säsong, och bygga om karossen till exakt det utförande den hade 1965. Även om bilen då blir mera historiskt korrekt, kommer vi i år att sakna den snabba Abarthen, som dessutom är den enda bilen i klassen som körts av originalchauffören. (Men min DKW då? Red.s

anm). En bitvis svår balansgång, detta med efterlevnaden av Appx. K, och att hålla historiska bilar rullande på banorna.

Fredrik Tornérhjelm fick i sista minuten lämna återbud då en influensa satte stopp för hans säsongpremiär. Extra tråkigt, då vi vet att Fredrik, tillsammans med Göran Dahlén, lagt ner ett jättejobb inför säsongpremiären med den snabba 93:an.



Mekning i 1000 cc depån. Göran Dahlén grejar med Bosse Lindmans Saab och t.h. syns Peter Bäckströms d:o som gör come back på banorna, Foto B-Å Liljevind

Den första träningen på lördag fm. bjöd på hyfsat väder och torr bana. Litet överraskande var inte Nils-Olov snabbast, utan snabbaste tid sattes av Lennart Nilsson som körde med en nästan otrolig attack och känsla. Att se Lennart kasta in den vita Saab sporten i kvarnen med en väl avvägd 4-hjulssladd gjorde att man funderade på om man överhuvudtaget hade något på banan att göra. En annan förare som nu verkligen börjar komma in i Saab-åkandet och fått fin ordning på våghållningen, är Benke Pettersson som tog tredje tid efter Nils-Olov. Av Peter Bäckströms långa paus från banorna märkte man föga, då han knep 4:e tid knappt efter Benke, med ett hopp på dryga sekunder ned till en fejkörande artikelförfattare. 6:e tid tog Per Hågeman före Gunnar Johansson.

Till eftermiddagens andra träning kom regnet. Först litet duggande innan line up, och väl ute på banan ökade regnet. Innan vi körde upp, stod jag och tittade på Lennart som lade på "regndäcken"; själv trodde regnet skulle avta, eftersom jag nästan aldrig får chansen att köra i mitt favoritföre. Därför behöll jag de nästan utslitna fjolårsdäcken på, och lät de splitternya ligga kvar i depån. Ett kanske inte så begåvat beslut!

Naturligtvis satte ingen bättre tider i regnet än på förmiddagen, förutom Gunnar Johansson, som faktiskt körde en halvsekund snabbare i regnet än på det torra. Nils-Olov, Lennart och en nöjd Bosse, blev ordningen. Gunnar stod också för litet dramatik när hans topplockspackning sade upp samarbetsavtalet, och vi var några som skulle passera honom. På väg ner från TV-kurvan, släppte greppet bak för Gunnar som gjorde en vacker piruett i backen net mot viadukten till depån. Med någon halvmeters marginal kunde under-teknad passera, liksom V8-piloterna Thopmas gus-

tavsson, Lasse Esselius och någon koja som jag inte såg om det var Thurn eller Yngve G. Man får säga att samtliga visade prov på god rutin och racerdisciplin, då ingen närkontakt noterades trots små marginaler.

Efter att Trollhätteganget bytt topplockspackning, vilken "XP-Nicklas" passande nog hade med sig i bagaget, på Gunnars bil, var 1000 cc gänget fulltaligt inför söndagens race. Det bjöds inledningsvis på lovande väder, d.v.s regn, men när det var dags för 1000 cc Cupen, att tillsammans med övriga bilar i standardvagnsracet köra upp till start, var det som vanligt igen, d.v.s den retsamma solen som sken! Ja, det var rent av behagligt varmt.



Nils-Olov Jonsson t.v. och Peter Bäckström t.h, och mellan dem syns Bosse Lindman. Bengt Pettersson skymd bakom Nils-Olov. Foto: B-Å Liljevind

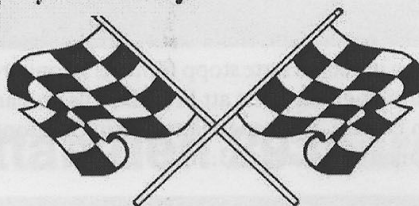
Pole i 1000 cc Cupen hade som sagt Lennart Nilsson, och snett bakom Lennart stod Nils-Olov, och i leden därefter hittade vi Peter Bäckström och Benke Pettersson sida vid sida. Tydligt ansåg startern fältet något dåligt samlat, (inget vi märkte där bak), då vi fick två pacevarv innan ljuset slog om till grönt. Någon som säkerligen gladdes åt det extra pacevarvet var Lennart som hade oturen att slå igen ett stift i line up. När sedan Lennart kom igång, kunde han därför starta från depån.

Själv fick jag en bra start (det var länge sen sist) och nosade på både Peter Bäckström och Benke Pettersson. Farten räckte dock inte för att knipa dem innan vi gick tillbaka under bron, och i kurvpartiet uppe över Molins knäppa och ner mot depån, var dom klart snabbare. Efter något varv lyckas jag, tack vare min fina motor (Tack för den XP-Nicklas!) passera Peter på rakan under bron, och sedan köra till mig en skaplig lucka och börja jakten på Benke. Efter ett par varv har jag backspeglarna fulla av Jan-Erik Josefssons Cortina, och när misstänningarna från träningen återkommer, blir jag ett lätt byte på rakan. Samtidigt tappar jag den begynnande kontakten med Benke. Istället kryper Peter allt närmare igen. Vid de varvningar som kommer ökar eller minskar luckan till Peter, beroende på vem som får rent spår vid varvningarna. Helt plötsligt ser jag en vit Saab i backspeglarna. Det är Lennart som kört upp sig efter sin depåstart, och passerat Gunnar, Per och Peter. Nästa skalp var tydligen jag själv. Det var bara att hålla dörren öppen för Lennart som jag tror gjorde sitt livs lopp!

Stand Ny grp 2



Myranes Bil & Olja



Mantorp, STCC, 16-17 maj

Med viss spänning anlände jag på fredagen till Mantorp för att köra den fria träningen. Hur proffsigt är arrangemanget när man är med i STCC undrade jag? Hänvisningen i depån sköttes av två trevliga gentlemän. Vi och Camaro Cup killarna fick en egen värdinna som servade oss med resultatlistor mm. Enda smolket var att strömuttagen inte räckte, och vi fick tjata hela fredagen innan vi kunde koppla in oss. Placeringen av bilarna i depån blev inte riktigt som planerat. Men vi fick bra utrymme, så strunt samma.

LENNART ELOFSSON

Lördag förmiddag så körde vi tidsträning, och snabbast var Pekka Nyström med Corvetten. Han var ungefärliga snabb som STCC bilarna, vilket är imponerande. Alfian började misstända redan efter ett par varv. Jag fick gå i depån, men hittade inget fel i hastigheten. Snabbt ut igen och samma fel uppenbarade sig. Det var bara att avbryta tidspasset och försöka hitta felet. Det gick sanbbt. Det var nippeln på ett av tändstiften som gängat upp sig och gav dålig kontakt. Skönt att inte var något allvarligt. Motorn verkade fungera bra i övrigt. Racet på eftermiddagen var inte så bra, med en kollision med tre bilar inblandade. Pekka, stackaren var den som oskyldigt drabbades när två Escorter rammade hans Corvette. Vi hade ju ändå poängterat att vi inte ville ha någon plåtkontakt. Ligger man jämsides så skall man lämna plats för varandra! Totalsegrare i heatet blev Rune Tobiasson med Axel Ekman på andra plats och Thomas Hall på tredje plats.

Söndagens race blev helt utan plåtskador, och blev en bättre propaganda för Historisk Racing med många och täta, men justa, dueller. Pekka som efter en heroisk insats, och med hjälp av flera andra, lyckades få i ordning Corvetten, visade direkt vem som var snabbast, och höll Rune Tobiasson taktiskt bakom sig hela racet. En stor eloge till Pekka m.fl. Erik Berger körde upp sig från sista startledet till en tredje plats. Vad har Du gjort med motorn i vinter, Erik?

Min Alfa har ju fått ett nytt lättat svänghjul (2 kg) i vinter. Eftersom det var den enda ändringen jag har gjort, så kunde jag jämföra hur det var att köra med lättat svänghjul och original svänghjul. Jag tyckte inte att det var så stor skillnad faktiskt. Möjligen så kändes det som jag kunde bromsa något senare pga. mer motorbroms. Jag körde 0,5 sek. snabbare på varvet än

någonsin. Men om det berodde på svänghjulet låter jag tillsvidare vara osagt.

På lördagen var det inte många åskådare på läktarna. Jag hörde siffran 400 betalande nämnas. Det var som en normal tävling i RHK, och inte speciellt stimulerande. På söndagen var det ca 10.000 åskådare, vilket var bra, men inte riktigt vad jag väntat mig. Jag måste erkänna att jag inte tänkte på mängden publik, utan koncentrerade mig helt på körningen.

Så här efteråt kan jag erkänna att det inte kändes speciellt märkvärdigt att vara med i STCC. Skillnaden mot en vanlig RHK tävling är ju den stora kostnaden för att vara med i detta sammanhang. Vi får se hur jag känner det efter säsongens slut.

Ciao!



Rune Tobiasson tog en säker 2:a plats med sin BMW 3,0 CSL efter omöjliga Pekka.

Foto: B-Å Liljevind.

RHK Styrelsemöte 2003-05-24

Plats: Kinnekulle

Närvarande:	Bruno Rösler	Ordförande
	Yngve Gustavsson	Vice ordförande
	Anders Ek	Kassör
	Åke Hansson	Sekreterare
	Ursula Ljungberg	Ledamot
	Anders Ericsson	Ledamot
	Per Knuthson	Ledamot
	Henrik Hansson	Suppleant
	Lennart Nilsson	Suppleant
	Per Hågeman	Adjungerad

- § 1 Ordf.hälsade alla välkomna och förklarade motet öppnat.
- § 2 Föreslagen dagordning fastställdes.
- § 3 Föregående protokoll godkändes.
- § 4 Ekonomi: Viss oro uttrycktes av kassören då utgifterna varit relativt stora sista månaden mest beroende på förbetalda banhyror.
- § 5 Tävlingar 2003: Kinnekulle ca 70 deltagare med historiska bilar. I dagsläget 117 anmälda till Karlskogatävlingen.
- § 6 Hemsidan: Diskuterades att eventuellt anlita hjälp för att få reportage skrivna från tävlingarna. Beslutades att låta Bengt-Åce Liljevind göra detta på prov. Anmälan till tävlingar på hemsidan Anders arbetar vidare med den här frågan inte alldeles lätt att lösa. Beslutades att samtliga tekniker skall stå med på hemsidan.
- § 7 Rutflaggan: Nästa nummer lämnat till tryck utkommer om några veckor.
- § 8 Teknik: Informerades om att tekniker möte hållits i Stockholm.
- § 9 25 års jubileum: Yngve informerade om dagsläget. Present utdelas till samtliga medlemmar som deltar i tävlingen. Beslutades att medlemmar som varit med från början också skall få present gränsen går vid medlemsnummer 100 en annan förutsättning är att man närvarar vid jubileumet.
- § 10 Övriga frågor: Yngve informerade om att STD 65 fått sponsring av Cramo. Ny presentationsfolder med deltagare i Formel Ve. Förslag om RHK bakrutestreamer diskuterades.
- § 11 Nästa möte Knutstorp 03-07-12 separat kallelse kommer.
- § 12 Mötet avslutades med att ordförande tackade för visat intresse.

Vid protokollet

Justeras

Åke Hansson

Bruno Rösler

"Appendix K"

Immediate application:

Article 13.1 - Structural integrity tests on GTP and Sportscars

«From 01.01.2003, GTP cars and Sports Prototypes built since 1965 must comply with the "Structural Integrity Testing" set out in Appendix V. This measure is recommended until that date.»

FIA CUP FOR HISTORIC GRAND TOURING CARS SPORTING REGULATION

Application from 01.05.03:

Article 3 - Calendar of events

«There will be a maximum of ten events: maximum two events per country. **If eight or more events are run, the seven best results will count towards the Cup.** If, at the outcome of this Challenge, five events have not taken place, the FIA may refuse to award the title.»

Article 4 - Characteristics of the events

"There will be a mandatory stop at the pits **of 1 minute minimum** to change drivers between 20 and 40 minutes (inclusive) after the start. **If there was only one driver entered for a given car, this provision must also be respected.** There will be no other change of driver."

Article 6.2 - Registration for the Cup

"Competitors who, in Grand Touring Competition Cars (GTS), wish to score points in the Cup, must register **with the Cup Secretariat** with the FIA, at the least 4 weeks before the first qualifying event, by submitting a Cup registration form.

Competitors in GTP A or GTP B must register, in the same conditions, for confirmation of the eligibility of their car. To this end, they must attach a copy of their car's Historic Vehicle Competition Form to their registration form.

The registration form shall be obtained from the FIA Historic Cars Department **the Cup Secretariat**:

GTM-GTC Organisation
Wambacher Straße 14
D-65388 Schlangenbad
Tel: +49 61 29 15 92
Fax: +49 61 29 15 99
e-mail: organisation@fia-gtc.com

When the registration is accepted, the entrant will receive:

- a permanent race number.
 - a set of clothing with the cup logo.
- Registration fee (see Appendix): € 150, plus Value Added Tax.
Entry fees will still be due to individual event organisers and competitors will be responsible for their entry at events.»

Article 9 - Classification

"For classes with three or more starters **and for 30-minute races:**

1st	10 points
2nd	8 points
3rd	6 points
4th	5 points

5th	4 points
6th	3 points
7th	2 points

For all other finishers **in 30-minute races:** 1 point.

For classes with less than three starters **and for 30-minute races:**

1st	5 points
2nd	4 points

For classes with three or more starters, for each driver, and for 1-hour races:

1st	20 points
2nd	16 points
3rd	12 points
4th	10 points
5th	8 points
6th	6 points
7th	4 points

For all other finishers in 1-hour races, each driver: 2 points.

For classes with less than three starters, for each driver, and for 1-hour races:

1st	10 points
2nd	8 points

A "starter" is a driver, etc."

FIA EUROPEAN CHALLENGE FOR HISTORIC TOURING CARS SPORTING REGULATION

Application from 01.05.03:

Article 3 - Calendar of events

«There will be a maximum of ten events: maximum two events per country. **If eight or more events are run, the seven best results will count towards the Challenge.** If, at the outcome of this Challenge, 4 events have not taken place, the FIA may refuse to award the title.»

Article 4 - Characteristics of the events

"There will be a mandatory stop at the pits **of 1 minute minimum** to change drivers between 20 and 40 minutes (inclusive) after the start. **If there was only one driver entered for a given car, this provision must also be respected.** There will be no other change of driver."

Article 6.2 - Registration for the Challenge

«Competitors wishing to score points in the Challenge must register with the FIA **Challenge Secretariat** at the least 4 weeks before the first qualifying event, by submitting a Challenge registration form. The registration form shall be obtained from the FIA Historic Cars Department **Challenge Secretariat**:

GTM-GTC Organisation
Wambacher Straße 14
D-65388 Schlangenbad
Tel: +49 61 29 15 92
Fax: +49 61 29 15 99
e-mail: organisation@fia-tc.com

When the registration is accepted, the entrant will receive:

- a permanent race number,
 - a set of clothing with the Challenge logo.
- Registration fee (see Appendix): € 150, plus Value Added Tax.
Entry fees will still be due to individual event organisers and competitors will be responsible for their entry at events.»

BILDER FRÅN KINNEKULLE



*Teamchef Wallin kollar jobbet på Morgan Södergrens vagn.
Foto: B-Å Liljevind*



*Catharina Hansen har fått
pokal och blommor efter sin
fina insats i F-Veeheatet.
Foto B-Å Liljevind.*



*Mats Andersson har tagit täten med sin "nya"
Ralt RT 30. Foto: B-Å Liljevind*



*Ännu en "ny" vagn. Peter Gustafssons intressanta
Magnum 853. Foto: B-Å Liljevind*



*Klasspappan Kalle Ljungberg ångar på med sin
gamla RPB 1200 cc. Foto: B-Å Liljevind*

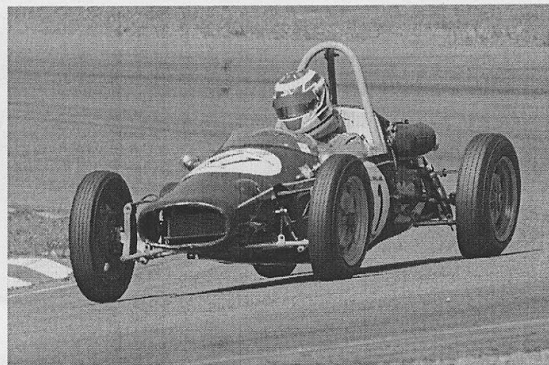


*Come back gjordes av Gunnar Johansson med sin
Saab 96-65. Här i animerad fight med Per
Hågeman i DKW Junior, som den senare avgjorde
till sin fördel på sluttampen. Lennart Nilsson
skymtar i bakgrunden under sin fabulösa
uppkörning Foto: B-Å Liljevind.*

BILDER FRÅN RHK:S 25-ÅRS JUBILEUM PÅ GELLERÅSEN



Frank Högman 3-hjular sin Porsche 911 i jakten på Tomas Ekmans Volvo P 1800 S. Men har han inte fått fel reg.nummer? Foto: B-Å Liljevind



Lars-Göran Sjöberg vann FJ-klassen med sin Swebe Cooper trots en snurrning. Foto: B-Å Liljevind



Far Erik, och son Anders Berger hade en våldsam holmgång på Gelleråsen, som Anders avgjorde med knappast möjliga marginal. Foto: B-Å Liljevind

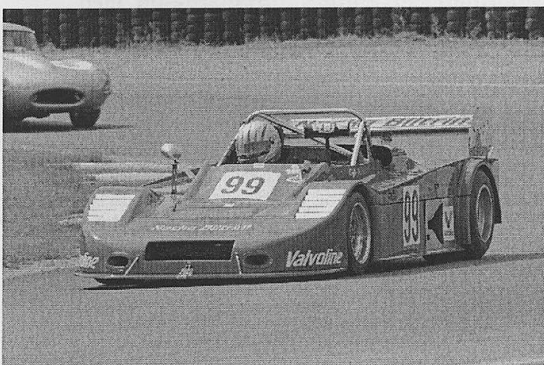
Har denna bil gått flest tävlingar i RHK? Lennart Henjers trogna Alfa Romeo Giulietta Sprint har i alla fall gått bland de flesta. Foto: B-Å Liljevind



BILDER FRÅN "1-DAGARS" PÅ MANTORP



Thomas Bergelins Lotus 61 är den f.n. äldsta Formel Fordvagnen som är i farten. Foto: B-Å Liljevind



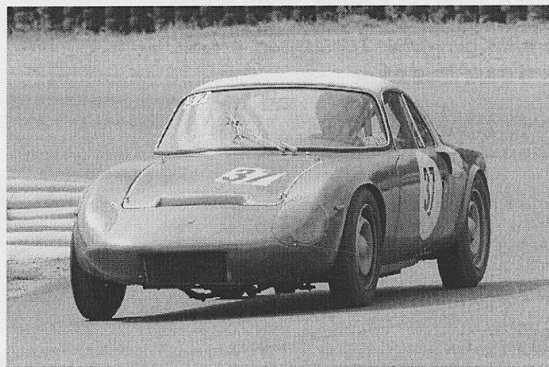
Rolf Johansson öser på med sin March. Men han behöver ju konkurrens! Foto: B-Å Liljevind



Bosse Pettersson i farten med sin RPB. I bakgrunden skymtar Louis B. Jonson med sin Dolling. Foto: B-Å Liljevind



Andris Nollendorfs i en Porsche 911 som från början var Bengt Ekbergs 911 från 1965. Foto: B-Å Liljevind



Pontus Hemmingssons roliga Matra Djet, GT-bil med mittmonterad Renaultmotor. Men varför får vi inte se den oftare? Foto: B-Å Liljevind