

RUTFLAGGAN NR 3 2005



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov



GRATTIS!!!

*Erik Berger lagerkransad efter sin seger på Classic Velodromloppet med sin trogna Escort BDA. För vilken gång i ordningen vet väl ingen. Men det är inte bara därför som han får vara omslagspojke på Rutflaggan. Den 18 juli passade denne evige yngling på att fylla 80! Som inspirationskälla för oss på +50, +60 eller +70 att fortsätta med historisk racing saknar Du motstycke. Och att Du bjuder på godis innan vi skall ut och köra – det gillar vi! Så här i efterhand får vi lyfta på hjälmarna och utbrista ett rungande GRATTIS! (över 95 dB)
Foto: Bengt-Åce Liljevind.*

Några ord från Lars G. Widenborg

Lars Widenborg har bett oss förmedla en del som kan vara viktigt. Men det kan vara all anledning att *själv läsa* reglementet innan man kastar fram en massa frågor. Det är ju då också lättare att förstå det svar man får.

Vi har ju i år fått ett nytt Appendix K-reglemente. Kopplat till reglementet har vi också nya ID-handlingar; Historical Technical Passport, förkortat HTP. Till säsongen 2007 skall alla historiska bilar ha detta dokument, om man tänkt sig att tävla. Bara att förnya de gamla handlingarna är ett gigantiskt arbete. Vi har f.n. ca 580 gamla handlingar (ca 90 nya HTP) utfärdade, och om alla kommer i sista stund kommer det inte att gå. Så om Du har möjlighet, och kanske redan kör på en "draft", så försök ordna detta snarast. Tillfälle till besiktning kommer att finnas på söndagen efter tävlingarna vid avslutningsevenemanget på Falkenberg. Kom ihåg att det skall vara tre fotos av varje bild till handlingen, plus även foto av chassinumret. Tänk även på att FIA ännu ej fattat att standardformatet sen 20 år tillbaka är 10x15 cm, men håller på att det skall vara 9x13 cm. Du måste alltså ha litet dödfläsk runt om. Bilderna på bilen skall också vara snett framifrån höger, snett bakifrån vänster eller vice versa.

Tyvärr så har det kommit en hel del ändringar i

den nya upplagan av Appendix K, och dessa presenteras i de bulletiner som FIA regelbundet ger ut. Det kan därför vara svårt och känsligt att svara avvikande från reglementet, även om man har "på känn" att en ändring kommer att ske. Det är också av den anledningen som vi beslutade *nationellt* hålla oss till föregående års reglemente. De ändringar som är relevanta för Historisk Racing brukar vi dock publicera i Rutflaggan. I den senaste utgåvan av Appendixet (april-05) står något som kan vara intressant för de som har bilar från period F tom. I, och som gäller från och med 1 jan - 06. Paragraf 5.5.2:the fuel tank is free, but must be filled.... Dock måste man observera att det nya appendixet bygger på Appendix J från respektive perioder, och att det då kan ställas vissa krav på bränsletankar.

Viktigt är alltså: Läs och lär reglementet, och observera bulletinerna. Några bulletiner finns f.ö. i detta nummer av Rutflaggan.

P.H.

Appendix K - Modifications

Article 2.2.8.4 - Historic Special

Delete this article as follows:

«2.2.8.4 - Historic Special cars are accepted only if in possession of a HG.»

Article 7.4.1 - Group B cars

Modify as follows:

«Those Group B cars regulated out by the FIA in period from rallies for safety reasons, can only be used for circuit racing, in hill-climbs and demonstrations / parades **and their HTP must be checked by the Historic Motor Sport Commission before being issued** and are accepted only if in possession of a HG. Other Group B cars may participate in events without restrictions.»

Article 8.2.2 - Tyres for all cars excluding FIA Historic formulae in circuit racing and hill-climbs

Modify as follows:

«Periods C to E (1/1/1919 - 31/12/1960) must use tyres from the Dunlop Vintage range etc. ...»

...T, CT, GT, GTS and GTP cars may use tyres marked «E» or «DOT» with a minimum aspect ratio of 70% or period specification whichever is greater. **CT, GTS and GTP cars may use Dunlop L section tyres.»**

Bulletin FIA n°407 mars - mai / March - May 2005

Appendix I - List of categories and formulae eligible for international events

Under «Periods E-J», modify as follows:

«Cars defined as two-seat racing cars for the periods E-J can be established by the following table:

	E	F	G1 G	G2	H1 H	H2	I	J
Up to 750cm3	1	7	13	19	25	31	37	43
750 - 1100cm3	2	8	14	20	26	32	38	44
1100 - 1500cm3	3	9	15	21	27	33	39	45
1500 - 2000cm3	4	10	16	22	28	34	40	46
2000 - 3000cm3	5	11	17	23	29	35	41	47
3000 - 5000cm3	6	12	18	24	30	36	42	48

Class numbers to be prefixed by TSRC, e.g. TSRC14.

Period E and F Grand Touring Prototype cars (GTP)

Cars defined under art 2.2.5 and 2.2.6: GTP E, and GTP F **and GTP G**. Group 5 Special Touring Cars... etc.»

Appendix III - Condition testing

Modify article 7 as follows:

«7. Categories concerned by this standard

- Grand Prix cars from period G onwards,
- cars of Groups 6 to 8 from 1966 to 1971,
- cars of Groups 5 to 9 from 1975 onwards,
- cars of Groups 6 to 8 from 1976 to 1981,
- cars of Groups C to E from 1982 onwards.

For F3 cars this standard is only recommended.»

Bulletin FIA n°407 mars - mai / March - May 2005

KASSÖREN ÖNSKAR MEDDELA att de som gör betalning över nätet börjar med att ange sitt eget namn, så slipper han ha en massa inbetalningar utan avsändare.

Att uppfylla de vildaste drömmarna

Vad har egentligen dessa välputsade formelbilar, de som vi får se vid dagens historiska racingevenemang, gemensamt med från tiden det begav sig? Uppriktigt sagt inte mycket!

Återblick: 50-talets Tyskland – den svart/vita tiden – film, tidningars foton, även vanliga foton; allt var svart/vitt. Ibland litet färg, men då var det oftast kolorerat för hand.

HANS P. ZOLNIR

Där växte jag upp. Vi kallade det redan då i Tyskland för *Lederhosens* tid. Dessa *Lederhosen* var slitstarka kortbyxor med hängslen. När jag fick mina var de alldeles för stora, men så småningom växte man i dom, och jag bar mina i ca 10 år. Dessa plagg kan än i dag ses i södra Tyskland och Österrike. Inte samma långbenta, glänsande läderplagg som tanterna har på sig idag, och som ofta sitter illa och kniper dem i häcken.

Då som lärling på 50-talet, i Tyskland, inom bilbranschen blev det inte mycket lön. 300 spänn i månaden att leva för, i dagens penningvärde. Systemet med lågavlönade lärlingar finns än idag. Men mitt stora bilintresse fanns redan då. Varje chans att få se häftiga bilar togs. Fast bor man i norra Tyskland, som jag gjorde, så är det en lång väg till närmaste tävlingsbana där de riktiga, häftiga, formelbilarna körde, för det var ju dessa man ville se.

Har man ett intresse, och som jag ett stort intresse, så finns det alltid en lösning – även om plånboken är tunn. Som de flesta äldre vet, och kanske minns, var det väldigt populärt på 50- och 60-talet att lifta. Så gjorde även jag. Så packades ryggsäcken, tummen tvättades, och så iväg till närmaste lansväg, riktning Nürburgring. Första övernattningen skedde som vanligt på vandrarhem – *Jugendherberge* – till en kostnad av 2:- DM, drygt 2 Skr. Så var det dags för nästa etapp. Av erfarenhet visste jag att den här etappen skulle bli besvärligare. I *Eifelgebirge*, så kallas området runt Nürburgring, blir det alltid besvärligare med lift. Så det spelar nu ingen roll vem som bjuder på skjuts. Allt fick duga: Traktor, lastbil, hästkärra – bara man kommer fram.

Men så kom den, en mindre buss. Ingen Linjebuss i alla fall, så vitt jag kunde se på håll. En vinkning med tummen och den stannade. Dörren öppnades, och det frågades vart jag skulle. Det visade sig att de hade samma mål som jag, nämligen den stora F-1 tävlingen som skulle gå av stapeln denna helg.

Det var ett trevligt gäng gubbar som tog emot mig. På den tiden, när man själv var ung, så var ju allt över 30 gubbs. Vi kom nu fram till hotellet där dessa

gubbs skulle övernatta. Jag tillfrågades vart jag skulle ta vägen över natten, och mitt svar var: "Vet inte än." Så fick jag ett kanonerbjudande: Jag fick sova i bussen. Senare, vid min runda kring bussen innan jag lagt mig, så såg jag reklamen som fanns på detta mitt blivande natthärbärge. "Fox Tönende Wochenschau" fanns på bussens bägge sidor i deras logotyp, och det var vid denna tid en nyhetsförmedling som sportnytt/aktuellt på TV idag. Detta hade jag inte uppfattat när jag klev in i bussen.

Tidigt nästa morgon blev jag väckt. När alla var ombord bar det iväg tills vi kom fram till depågrinden på Nürburgring. Här visade busschauffören upp ett papper för grindvakten, och denne överlämnade efter

det att han kontrollerat hur många vi var i bussen, armbindlar med påskriften *Filmteam*. Till min stora förvåning fick även jag en sådan armbindel. Sedan åkte vi ut på själva banan. På vissa strategiska ställen lämnades några av filmteamet av med utrustning.

Med mig var vi nu bara tre kvar i bussen när vi efter ca 20 km kom tillbaka till start- och målområdet. Föraren av bussen, som visade sig även vara chef för hela sällskapet, frågade mig om jag hade lust att hjälpa till vid filmningen och intervjuerna.

"Jaaa": ingen tvekan här inte. Jag fick alltså vara med "mitt i smeten".

Filmutrustning var på 50-talet verkligen tunga grejor. Kameran ställdes t.ex. alltid på stativ för filmning. Idag bär proffsen en videokamera på axeln. Här spelades ljudet in synkront under bildupptagningen. Jag fick hjälpa till att rigga upp ljudanläggning och kamera. När allt var på plats, så markerade jag en fyrkant på marken med krita där intervjuoffren skulle stå. Det exakta avståndet för kameran för att få en bra och skarp bild.

Intervjuaren hämtade nu de olika förarna som skulle intervjuas. De ställdes i den av mig ritade fyrkanten, och så började det hela. Även jag fick hälsa på de stora elefanterna, Hawthorn, Collins, Moss, Fangio, Behra och många fler. Utrustningen fick flyt-



tas några gånger under dagen, så några fler fyrkanter fick ritas.

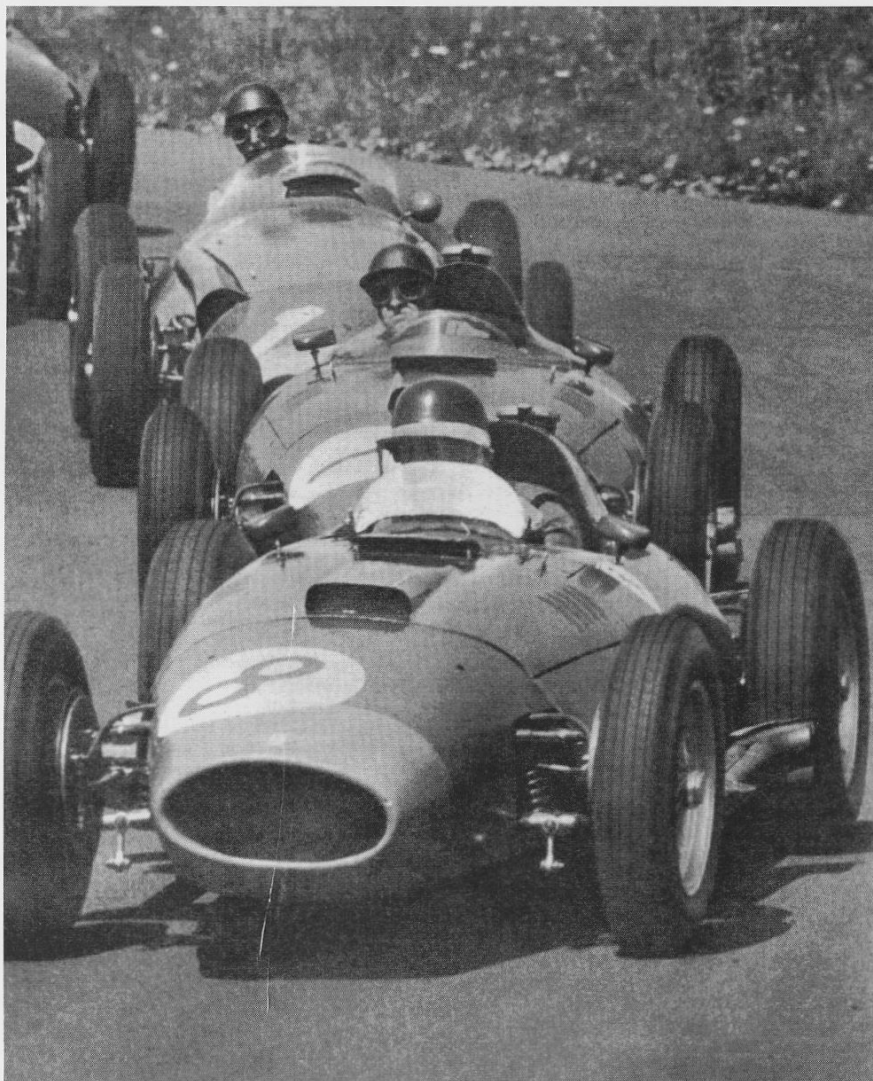
Det blev en lång dag för alla i filmteamet. Efter sista intervjun packade vi ihop allt. Träningen för de olika klasserna var för längesen avslutad. Ut på banan igen med bussen för att samla ihop resten av filmteamet. Efter ca 20 km kom vi tillbaka till depåområdet och sen vidare till hotellet. Vid framkomsten där parkerades bussen utanför en angiven plats, och jag bjöds in på en bit mat. Efter en kort pratstund intog jag sedan mitt nattkvarter i bussen igen.

Söndag, den stora tävlingsdagen. Väckning tidigt, alltför tidigt tyckte jag – solen hade knappt gått upp. Så samma procedur som dagen innan. Släppa av filmteamet på sina strategiska ställen för att filma. Tillbaka i depån placerades, den stora dagen, ljud- och filmutrustningen vid första vänstersväng efter starten. Min hjälp behövdes inte för tillfället, så nu när jag var ledig tog jag chansen att titta närmare på de bilar som skulle vara med och tävla. Redan på 50-talet var det ett privilegium att få knalla runt mellan depån och banan. Bilarna jag såg var buckliga här och där. Avgasrören kunde vara rostiga – kallat patina idag! Vid bränslepåfyllningen var de penselmålade för bränslet hade nog löst upp den gamla färgen. Det droppade också litet olja här och där. Ekerhjulen var balanserade med najtråd, modell tjockare. Bilarna hade inte alls samma finish som de vi får se idag. Mest snopen var jag dock över hur små dessa formelbilar var, de verkade ju så stora på bild.

Snyggast var Vanwallvagnarna som Moss och Brooks körde. Riktigt små var dessa Coopervagnar med sin mittmotor, och dessa kom ju att visa hur tävlingsbilarna skulle se ut i framtiden. Jag tyckte de var fula, och de var inga riktiga racerbilar för mig, men, men! Under varmkörning lät deras Climaxmotorer, som Cooper körde med, värre än

ett tröskverk. Det skramlade något förskräckligt. Sedan byttes det tändstift, och jag lovar att när motorn startades igen, med de nya stiften, var det inte samma skramlande motor, utan nu lät den som en riktig racemotor. Först senare begrep jag varför det blir sådan skillnad när man byter tändstift.

När huvudtävlingen började fanns det ca 100.000 åskådare på plats. Efter starten låg Hawthorn och Collins i sina Ferrari i topp, följd av Fangio i Maserati. Sedan tyckte jag, när Fangio tog täten efter några varv, att saken var klar för den här gången. Han skulle bli världsmästare igen. Men så kom han fram till depån, bromsade in, stannade och fick däcken bytta. Jag minns inte om de också tankade Maseratin vid stoppet. Men det sölades i ca 1 minut innan Fangio kom iväg igen. Jag kom så väl ihåg vad jag tänkte när Hawthorn och Collins blåste förbi den parkerade Maseratin i depån, då för snart 50 år sedan: "God natt Fangio, inte blir du världsmästare den här gången!" Men ack så fel jag, och även publiken, fick. När Maseratin stod



Här har Mike Hawthorn, Ferrari, tagit ledningen före märkeskollegan Peter Collins och Juan Fangio i sin åldrande Maserati 250 F. Detta är från den första vänster-bögern, och här någonstans stod Hans Zolnir på första parkett.

på hjul igen och Fangio äntligen kom iväg igen, så körde den hjulbente gubben 10 sekunder per varv fortare än den nuvarande ledaren Hawthorn som ledde före Collins. Det räknades och räknades om gubben Fangio skulle klara av att komma först över mållinjen, och man frågade sig om bilen skulle hålla? Under tiden när spänningen var som värst, var vi tvungna att flytta våra pryglar till start- och målområdet för den blivande segerintervjun, med vem det nu skulle bli.

Fangio kom närmare och närmare Hawthorn och Collins, körde varvrekord efter varvrekord. Men skulle det räcka för vinst för honom? Det gjorde det. Den hjulbente gubben från Argentina körde nästan över de två framförvarande konkurrenterna när han blåste förbi dessa, och vann tävlingen med ca 3 sek. försprång. Vilket race! Fast att det återstod några tävlingar, så blev han nu världsmästare 1957 i augusti, för 5:e gången.

När Fangio, efter ärevarvet, kom tillbaka i depån, vilka hyllningar han fick! Även konkurrenterna kom fram med sina gratulationer när de fick reda på hur

han vunnit. För mig, som fick uppleva denna tävling från första parkett, förblev Juan Manuel Fangio den störste, Herr Schumacher får utsäka.

Som jag förstod senare, fick jag vara med på en av de häftigaste Formel 1-tävlingarna genom tiderna. Så här i efterhand kan man fråga sig varför satsade Fangio så enormt mycket på just denna tävlingen, på Ringen 1957. Förklaringen kan vara att de resterande banorna var för snabba för den trötta sexan i Maseratin det året. Fangio kunde antagligen inte matcha de snabba Ferrarivagnarna där.

Tja det var det! Efter segerceremonien och intervjun med vinnaren av Tysklands Grand Prix: J.M. Fangio, tog vi en snabbfika. Sedan plockade vi ihop våra pinaler, och hela teamet som fanns runt Ringen. Och så bar det iväg hemåt.

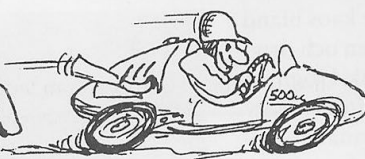
Det pratades mycket i bussen om denna tävlingen där Fangio brände runt Ringen som en furie. Nu fick jag äntligen mod, och även tid, att fråga hur det kom sig att jag fick förmånen att jag fick vara med dem, bära pressens armbindel och sova i bussen. Enkelt sa föraren: "Vi blev, med kort varsel, en man för kort. Det blev naturligtvis ett stort problem för oss. Plötsligt stod du vid väggkanten, ja du blev faktiskt räddningen, och vårt problem löstes. Så du fick hoppa in och vara med oss. Dessutom hade vi, när du sov i bussen, den bästa bevakning av vår dyra filmutrustning vi kunde tänka oss." Mitt svar blev: "Jaha, därför fick jag legitimera mig. Det var alltså inte enbart för armbindeln!" Så erbjöds även ersättning för mitt arbete. *Nej, nej!* Aldrig i livet ville ja ha betalt; *jag fick ju vara med*, mitt i smeten.

Jag fick uppleva något, på nära håll, som få får vara med om.



Från omslaget på das Auto Motor und Sport. En suverän Juan Fangio. Som Hans påpekar har denna bild colorerats i efterhand, och därför har det gula -ljusa- bandet runt nosen försvunnit.

HALVPANNORNA



Classic Velodromloppet, Karlskoga 18-19 juni 2005

Nu var det åter dags för generalmönstring av midgetbilar. Och det kan ju knappast ges bättre tillfälle än till Classic Velodromloppet på Gelleråsen, Karlskoga. Åtta midgetekipage dök upp, vilket måste vara godkänt. Tyvärr så minskades deltagareantalet drastiskt under dagarna som det hela fortgick, men mer om detta längre fram. Det bjöds i alla fall på ett utmärkt väder, så förutsättningarna var i alla fall bra. För de som ville, bjöds i alla fall på en hel del träningstillfällen, något som halvpanneåkare dock sällan utnyttjar till fullo.

PER HÅGEMAN

På lördagen var det dock dags för tidsträning. Allvar alltså! Vi tränade som vanligt ihop med förkrigsbilarna, Formel Junior, Robbans Nordiska Special, samt dessutom Magnus Ahlqvists ruggit snabba Cooper T 71 F-2:a (ex. Graham Hill, Frank Williams, Hans Sjöstedt, Bror-Erland Carlsson m.fl.)! Snabbast på träningen var Peter Kumlin före Per Hågeman och Allan Göransson. Roligt att se var att Frank Högman nu var med "på riktigt" med en Vanadis-Effyh. Tråkigt var att "något hade hänt" inne i Nortonmotorn i Håkan Sandbergs JBS, varför en start i tävlingen inte var att tänka på.

Vid tävlingen på lördagseftermiddagen tog Per Hågeman hand om ledningen bland midgeterna följt av Peter Kumlin och Allan Göransson. Lars Hågeman hade redan på uppvärmningsvarvet gett upp då skruvarna till tändkabelspickupen lossnat. Snart hade Kumlin passerat Per Hågeman, och sedan gled även Allan Göransson förbi honom, och slutligen gled Per in i depån med en brusten drivknut. Göransson fick senare bryta med, som det senare visade sig, en vevaxel som var i två bitar. Peter Kumlin hade allt i ordning på sin Effyh-JAP och vann komfortabelt bland midgetarna före Olle Linde, Cooper

Mk X och Rickard With som gjorde sin andra tävling med sin Effyh-JAP, och på fjärde plats Frank Högman. Segrare i heatet blev Magnus Ahlqvist före Anders Ericsson, Lola Mk 5 och Göran Anderberg, Lola Mk 3. Bästa förkrigare blev Ingemar Wittström, M.G. Spec.

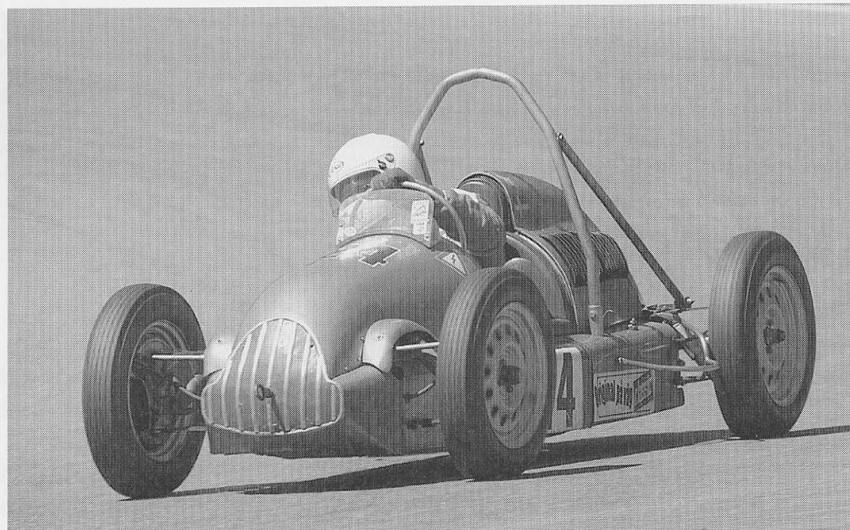
På söndag var det dags för helgens andra tävling. Tyvärr kunde Allan Göransson inte ställa upp, och ej heller Per Hågeman, trots ett från Axel Ekman införskaffat kardankryss från en PV. Splinsen på drivaxeln hade också tagit skada, men detta upptäcktes för sent. Fortsättningen kom också olyckligtvis att likna sagan om tio små negerpojkar. Redan i bandepån, på väg ut till start, gick Rickard Withs kedja av, och ställde till



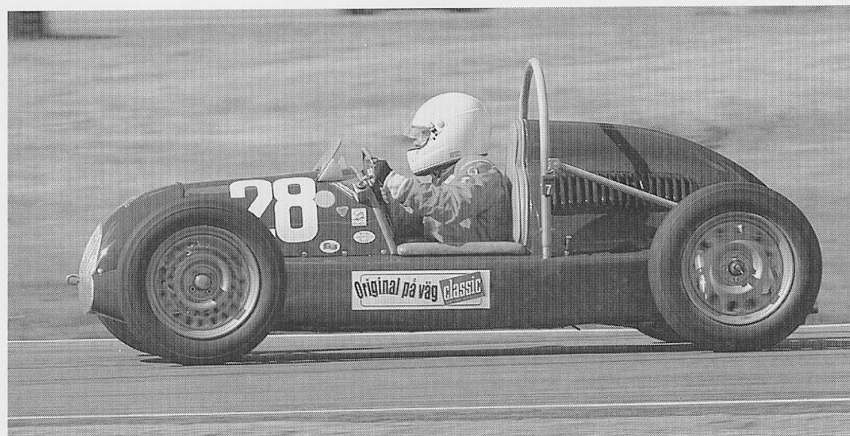
Frank Högman kunde debutera "på riktigt" med sin fina Effyh-JAP, ex Vanadis. Han kom runt i första racet, men fick bryta det andra med lossnad förgasare. Foto: B-Å Liljevind.

ytterligare kaos bland motorfästen och drivaxel. Frank Högman försvann efter ett varv med en lossnad förgasare och sedan, nästan samtidigt Olle Linde med lossnad magnet; förgasaren hade lossnat tidigare, och två varv senare även Lars Hågeman – med lossnad förgasare! Den sista Mohikanen – om vi nu skall hålla oss till sagotitlar- blev Peter Kumlin som återigen styrde sin trogna Effyh till seger, och även en fjärdeplats totalt i heatet. Segrare i heatet blev Anders Ericsson före Göran Anderberg och Robert Petersson, Ford Special. Ingemar Wittström var återigen snabbast av förkrigarna före Jan Unneberg, M.G. och Magnus Nergaard, Riley.

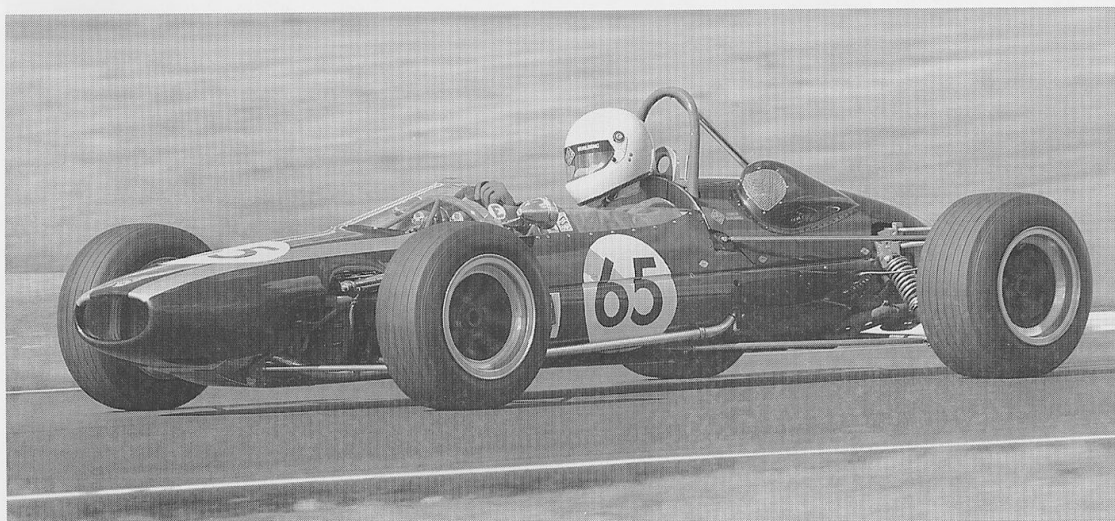
För midgetåkarna blir det nog i fortsättningen att i högre grad använda låstråd och Lock-tite, så att alla grejorna hänger med hela tiden.



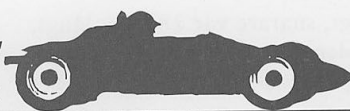
Peter Kumlin som med sin Effyh-JAP segrade i bägge racen på Velodromloppet. Det gäller att ha ordning på grejorna när det gäller. Foto: B-Å Liljevind.



Rickard With hade redan premiärkört sin Effyh-JAP vid avslutningen på Mantorp förra året, då han körde runt i bägge racen. Här kom han runt i det första racet, men kedjan gick av på väg ut till start i det andra. Foto: B-Å Liljevind.



Magnus Ahlqvist i sin fina Cooper T-71, ex Graham Hill, Frank Williams, Hans Sjöstedt, Bror-Erland Carlsson m.fl. Foto: B-Å Liljevind.



RMU Classic, Spa-Francorchamps, 30 april-1 maj

Onsdagen den 27:e april, avfärd med tåg till Helsingborg där jag skulle mötas upp av Axel som varit på GA i Vankiva och storhandlat ny personlig utrustning som fyller FIA:s nya standard, vilket är nödvändigt för internationella tävlingar. Efter en kortare etapp övernattade vi i Maribo, norr om Rødby i Danmark.

RICHARD MADSEN

Efter överfart till Tyskland och vidare färd mot Hamburg valde vi meddelst eurosingling mellan att köra över Bremen eller Hannover. Det sistnämnda vann, och vi anlände till banan vid sjutiden på kvällen. Vid tio anlände även Thomas Nyberg och Sven-Åke "Billeberga" Svensson. Lars-Gunnar "Vegas" Johansson, Anderz Johansson och Jörgen Jensen hade det dock litet värre då de råkat ut för punktering på dragbilen strax utanför Hamburg, och det tog fyra timmar innan de fått däcket bytt. Självklart var "Vegas" den enda av oss som hade vägbeskrivning till det hus som jag, Axel, Thomas, Billeberga, Anderz, Jörgen och Vegas Själv skulle bo i. Jag fick uppläst för mig på telefon, och sedan var det bara ut och leta efter ett hus med stort runt fönster någonstans i ett nu ganska mörkt Francorchamps. Naturligtvis åkte vi genast vilse, men till slut fick vi kontakt med uthyraren som kom och visade oss den rätta vägen.

På fredag väcktes vi av bred småländska, så tydligen hade Vegas och Co anlant någon gång under natten. Kvickt upp för kontroll av vädret, eftersom vi från säkra källor hört att det alltid regnar här i Spa. Det var dimmigt och blött ute, men närmare regn än så kom vi inte under hela dagen; istället fick vi sol och riktig högsommarvärme.

Väl ute på banan fick jag börja helgens mekanikertjänstgöring med att fixa Axels anmärkningar från besiktningen: Skruvade åt en slangklämma till bensinslangen ett halvt varv, samt spände styrsnäckan lika mycket. Ett hårt jobb, men någon måste göra det.

Minglade sedan litet med övriga F-Veesvenskar. Av totalt åtta enkelförgasarbilar var sju från Sverige. Utöver ovan nämnda personer var även Nils-Åke Gustafsson samt Alf Andersson här. Alf hade tagit fasta på att det inte rädde någon decibelgräns på Spabanan, och hade snickrat ihop ett par fina, kromade(?) megafoner helgen till ära.

Fria träningen genomfördes på fuktig bana, och Anderz tog täten följd av Alf, Billeberga, Vegas, Axel, Åke, Thomas samt holländaren Frans Parfant. Samtalsämnen efter träningen var huvudsakligen förgasarbestyckning, spårval samt bränsleåtgång.

Varje körpass var 25 minuter långt, och banan är nästan exakt sju kilometer, så många av F-Veebilarna låg på gränsen bränslemässigt.

Kvalet inför lördagens tävling kördes som dagens sista pass, och nu startade proplemen för ett antal av svenskarna. Anderz fick soppatorsk efter att ha satt en bra tid.. Även Nybrg fick motorproblem och valde att hoppa över lördagens tävling för att hinna få i sin reservmotor till söndagen. Litet senare försvann Axel, vilket fick mig att tänka på blodiga knogar och ömma handflator orsakade av ett motorbyte.. Turligt nog hade Axel stannat pga. att oljetryckslampan lyst, och vid uppstart efter kontroll av oljenivån var oljetrycket normalt igen. Axel var dock hela sju sekunder långsammare än Vegas som var snabbast med tiden 3.07,331 och 134,06 km/h i snitt. Sedan kom Anderz, Billeberga, Alf, Nils-Åke, Axel, Thomas och Frans. Så något modstulna gick vi till sängs och jag funderade på var sjutton vi skulle hitta sju sekunder och Axel funderade nog på pensionering samt ökande lampor.

Lördag. För att försöka hitta litet mer fart på rakorna beslöt vi oss för att gå ner litet i storlek på huvudmunstycket samt att inte titta så noga på oljetrycksmätaren under loppet. Vi fyllde också på ordentligt med bensin. Bilen drog ca 12 liter på fria träningen och tankarna rymmer bara 13,5 liter. Sedan rullade vi ner till line-up. Det tillämpades rullande start som Vegas tog, och han Anderz och Billeberga lade sig i en klunga och fightades om ledningen. Anderz fick tyvärr problem med motorn och signalerade för detta. Billeberga och Vegas rådde komma i kontakt med varandra då Billeberga försökte undvika att köra på Anderz. Detta ledde tyvärr till att Billeberga hamnade i räcket och stukade till sin Austro både i framvagnen och bakvagnen, dessbättre klarade han sig själv utan kroppsliga skador. Vegas fick skador på framvagnen men kunde fortsätta, fast med 3 cm toe-in visade det sig sedan. Efter denna kalabalik så ledde faktiskt Axel som lagt eventuella tankar om pensionering på hyllan och hittat farten igen. Axel körde dock slut på bensinen på sista varvet, men då loppet som skulle

ha varit 25 min. långt, snarare var 28 min. långt, blev slutställningen den som den var vid tiden 25 min., och då ledde Axel före Nils-Åke och Alf! Vegas fick senare bryta med trasig gaswire. Anderz problem visade sig vara ett troligt vevlagerras, och det var bara för honom och Jörgen att byta motor. Det är tyvärr något som de har god rutin på. Att en person kan ha sådan ihållande otur är ju helt enkelt inte rättvist, men sådan är väl racingen helt enkelt.

Söndagen inleddes med sedvanlig croissant-frukost, och sedan direkt ut på banan. Nu fyllde vi upp bensin ända upp i påfyllningsrören, och kom överens om att Axel skulle rulla i nedförsbackarna på formeringsvarvet. Nu vore det väl själva f-n om inte soppan skulle räcka! Både Thomas och Anderz kom till start med reservmotorer och även Alf kämpade med bränslemängden. Det var nog bara Nils-Åke som inte rapporterade några problem under helgen; tvärtom verkade hans Hansen bara gå bättre och bättre för varje pass.

Näväl, efter starten hade Axel en betryggande ledning i inledningen. Nils-Åke och Alf hade en kamp om 3:e platsen. Anderz fick problem med sin reservmotor också och körde försiktigt för att i alla fall komma i mål. Thomas motor fungerade nu, men istället hade han problem med koppling och bromsar. En tung helg för honom helt klart. Vegas som nu var rejält segersugen lyckades jaga ifatt en söndagskörande Axel och ta sig förbi. Axel matchade dock hans tempo och under de sista tre varven bytte de två flitigt position med varandra. Först över start och mål för sista gången var Vegas med Axel bara några tiondelar efter! Slutresultatet för race två var då Vegas, Axel och Nils-Åke på en fin tredjeplats.

Nu återstod bara lastning och hemresa, men det var definitivt inte sista gången jag var på Spa, och vem vet, näst gång kanske man har raceroverall istället för mekanikerdito!



Från prisutdelningen på Spa. Från vänster bakre raden Affe, Axel, Vegas, en engelsman, Nils-Åke. Främre raden, Anders, Frans Parfant, den andre engelsmannen, de båda körde 2förgasare Fvee.

Om det inte stämmer i matrikeln, eller om Du flyttar, eller byter telefon, kontakta medlemsregistratören, Anders Ek.

1000 CC cupen

SSK Sportvagnsmeeting Kinnekulle Ring, 28-29 maj

Så var det äntligen dags efter vintervilan. Trots att några tagit semester, time out, eller kalla det vad man vill, så hade ett flertal 1000 Cupåkare hörsammat SSKs inbjudan till säsongspremiären. Således hade 17 st anmält sig, och heatet kompletterades med Gunnar Olsson i en gammal Volvo PV och Leif Molin i en AH Sprite, som dock inte kom till start i själva tävlingen. Lars Göransson kom som helt ny med en NSU Prinz 1000 liksom Nicolina Hübert i en SAAB 96.

PER HÅGEMAN

Efter ett par års frånvaro dök Lars Källberg åter upp med sin blåa långnos SAAB, och även Hans P. Zolnir gjorde nypremiär med sin blåa kortnos efter rullningen på Mantorp för ett och ett halvt år sedan. Magnus Reh binder med en BMC Cooper 998 såg vi precis skymten av vid finalen på Mantorp förra året, men här var han med fullt ut.

Första träningen kördes på våt bana med snärre regn, och tiderna blev därefter. Lars Byström, för första gången på länge tävlande norr om "gränsen", var snabbast med sin DKW F12 följt av Bengt Pettersson SAAB MC, Leif Molin, AH Sprite och favoriten Arne Allard i Fiat Abarth 1000 TC. Andra träningen bjöd på solsken och torr vägbana, och var i runda slängar 10 sek. snabbare. Snabbast var nu Molin före Allard med Lars Källberg och Lennart Nilsson som trea resp. fyra. Byström höll på och bytte urtrampningslager på Dekan och kunde inte förbättra sin tid. På lördag kväll anlände Krister Wigren och på söndag morgon Nils-Olov Jonsson med sina SAAB Sportar. Utan träningstider blev de dock förpassade till de bakre regionerna vid startuppställningen.

Tävlingsdags på söndagen var det bra väder. I Leif Molins frånvaro tog Arne Allard täten med sin snabba Fiat Abarth 1000 TC, något som han aldrig släppte. Men längre bak fanns det några som avancerade.

Flest placeringar var det väl Nils-Olov Jonsson som plockade då han avancerade fram till en slutlig 3:e plats. Lars Byström blev fin tvåa med DKW:n och hade snabbaste varvtiden. Lars Källberg come-backade in på en 4:e plats före Bengt Pettersson, Magnus Reh binder och en förvånansvärt snabb Dan Henningsson i Opel Kadett som lämnade Krister Wigren bakom sig.



Bild från starten. Allard har tagit ledningen före Lennart Nilsson, Bengt Pettersson, Dan Henningsson, Lars Byström och Lars Källberg. Foto: B-Å Liljevind.

De två snabbaste i den äldre divisionen, Per Hågeman, DKW och Peter Kumlin, Austin A35 fick lämna in alldeles efter halvtid för tekn. flagg resp. sprucken fälg. Istället blev det Elmon Larsson i Austin A 40 Futura som vann före PeO Eriksson, BMW 700 Sport coupé, Nicklas Enander SAAB 92 och Nicolina Hübert, SAAB 96.



PeO
Eriksson.
BMW 700
Sport, leder
här före
Lars
Göransson,
NSU Prinz
1000 (ny i
1000 cc
Cupen), och
Nicklas
Enander
SAAB 92.
Foto: B-Å
Liljevind.

Nicolina Hübert
debuterade med den äran
i en nypreppad SAAB 96.
Här följs hon av en come
backande Hans Zolnir som
fått i ordning sin SAAB efter
vurpan på avslutningen på
Mantorp-03
Foto: B-Å Liljevind.



Lars Källberg ny-
debuterade med sin blåa
långnos SAAB.
Här med "breschladd"
under den första
träningen då det var blött.
Foto: B-Å Liljevind.

Blandade bilder från Kinnekulle 29 maj

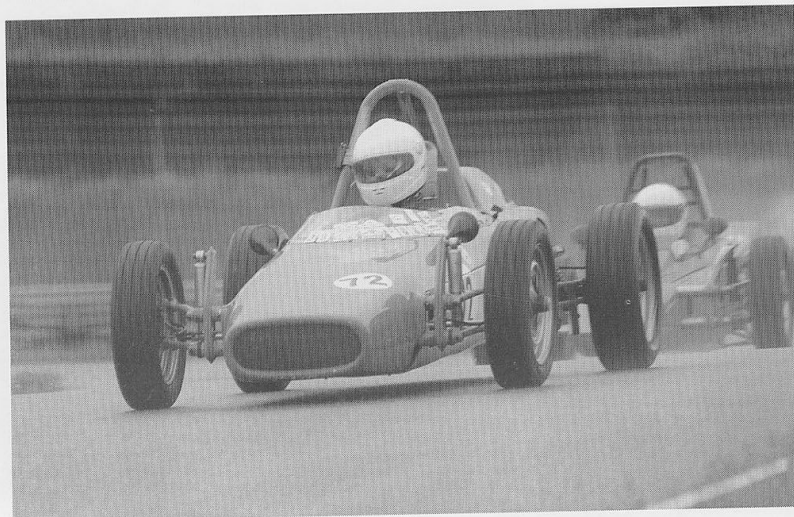


Mikael Mattson premiärkörde med sin Alfa Romeo Alfetta GT, men anade nog inte att det skulle bli så här dramatiskt. Här snurrar han, och Lennart Björk får väja till höger på bild och Benny Pettersson till vänster. Jürg Bächli, Opel Commodore har tagit täten före Anders Berger, Ford Escort.
Foto: B-Å Liljevind.



Starten har gått och Lars-Vegas Johansson har tagit täten med sin GMS III före den slutlige segraren Roger Johansson
Foto:
B-Å Liljevind.

Christer Eriksson premiärkörde sin RPB med den äran.
Foto: B-Å Liljevind.

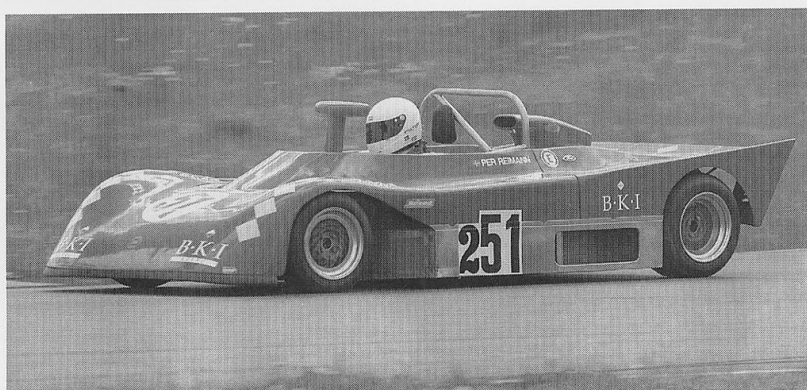


Micke Juhlin
premiärkörde sin
Magnum. Det gick trögt
i början, men när han
väl blev varm i kläderna
gick det undan värre.
Foto: B-Å Liljevind.



#80 Bruno Hvid Nielsen, Reynard FF
2000 leder här före #75 Peter
Gustafson, Magnum 853 F-3. Peter
kom på andra plats totalt och i
F-3/2000 klassen, medan Bruno blev
4:a totalt och vinnare i FF 2000.
Foto: B-Å Liljevind.

De historiska
sportvagnarna körde ihop
med moderna sport- och
clubmanbilar och Per
Reimann blev bäst av de
historiska med sin Tiga
SC 78, sport 2000. Foto:
B-Å Liljevind.



#80 Johnny Aldosson dök upp
med en "ny" fin Amazon. Här
följs han av märkeskompisen
Dick Gärder och Jan-Erik
Josefsson i en Ford Cortina
GT. Foto: B-Å Liljevind.

Bildsvep från Classic Velodromloppet 18-19 juni



Nykomling i Standard '65:
Lars Bergström,
Austin Cooper S.
Foto: B-Å Liljevind.



#91 Bosse Bergström och #93 Victor Israelsson i
sina Mustangar. Foto: B-Å Liljevind.

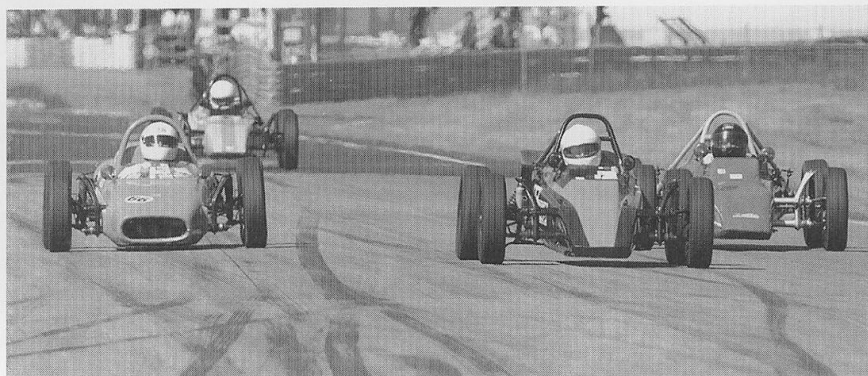


Ärevarv efter söndagens race för Standard '65 över
1150 cc. I mitten vinnaren Lars Esselius, t.v tvåan
Victor Israelsson, och t.h. trean, veteranen Rune
Tobiasson. För Esselius och Israelsson var det
repetition av lördagen, medan Tobiasson ersatte
Thomas Thelin. Foto: B-Å Liljevind.



"Om du inte aktar
dig så kör jag över
dig!" #98 Mikael
Ward i Ford Mustang
jagar #44 Bengt
Bengtson i BMC
Cooper S.
Foto: B-Å Liljevind.

Racingamazon jagas
av äldre gentleman!
Karin Hansen först,
i mitten Curt
Johansson t.h. och
Alf Andersson t.v.
Foto: B-Å Liljevind.





Kurvfight i Formel Vees B-klass. Bosse Pettersson först, följd av #67 Lennart Mattsson och 72 Christer Eriksson. Samtliga körande RPB. Foto: B-Å Liljevind.



Axel Ekman i en Volvo PV 544 jagas här ettrigt av Bo Johansson i en Renault R8 Gordini. Foto: B-Å Liljevind.



Anders Berger, Ford Escort jagar här normannen Thomas Nielsen i en häftig Chevrolet Camaro Z-28 under jakten mot segern i söndagstävlingen. Foto: B-Å Liljevind.

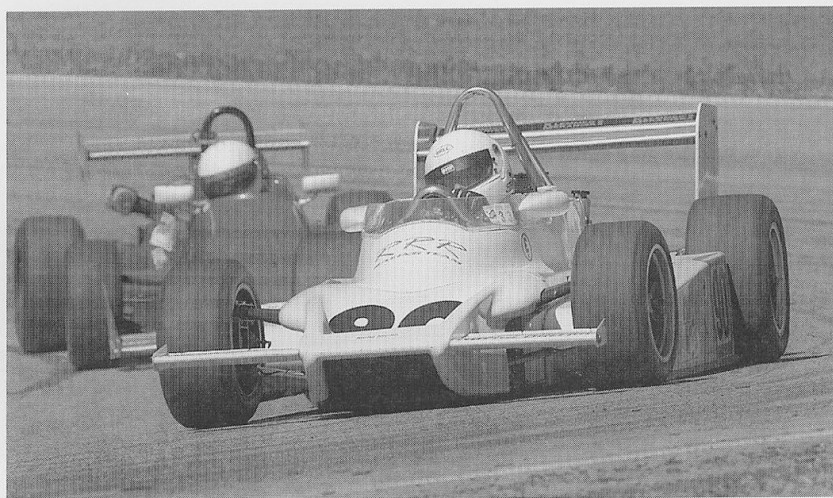


Kämpatag in i Tröskurvan. Jonas Bengtsson i #62 Ford Capri, Jonas Nylén, #58 Opel Commodore och Rikard Hasselblad, #26, BMW 2002 Ti. Foto: B-Å Liljevind.



Pontus Carlsson i en snygg Ralt RT 34.
Foto: B-Å Liljevind.

Stefan Ohlsson har
glatt med stabila
körningar med sin
March 802 Super-Vee.
Här före Micke "Julle"
Jublin i Magnum 833.
Foto: B-Å Liljevind.

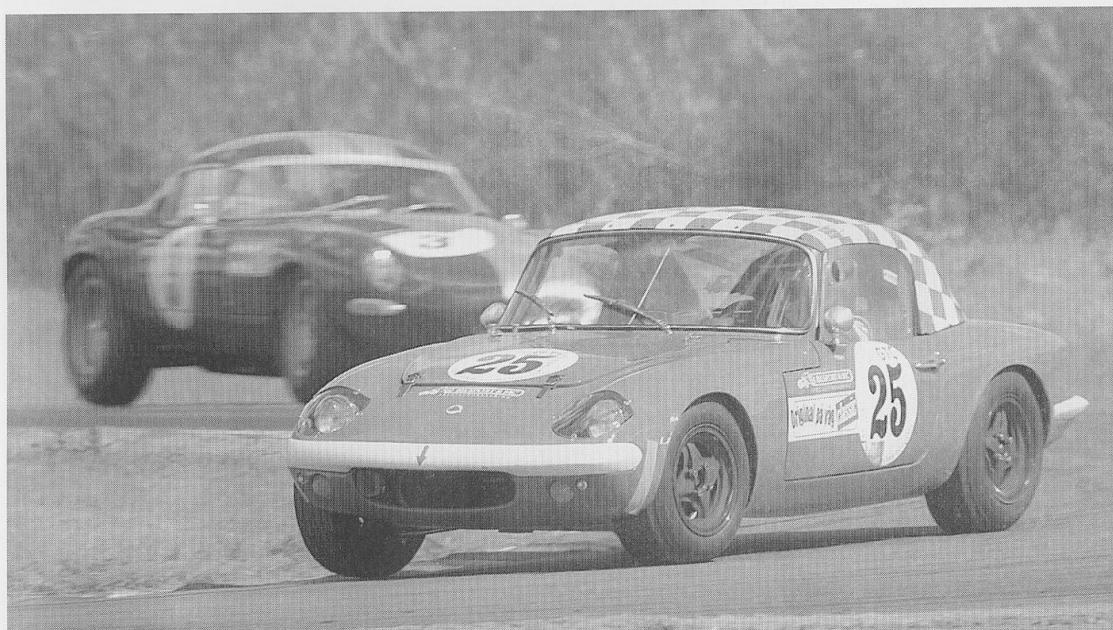


Starten har gått i lilla Standard '65. Bland tätfigurerna ser vi #20 Arne Allard, Fiat Abarth, #26 Staffan Andersson, Renault R8 Gordini och #21 Lars Byström DKW F12. Foto: B-Å Liljevind

*Kenneth Nilsson tävlade för första gången med en nyordninggjord DKW F12.
Foto: B-Å Liljevind.*



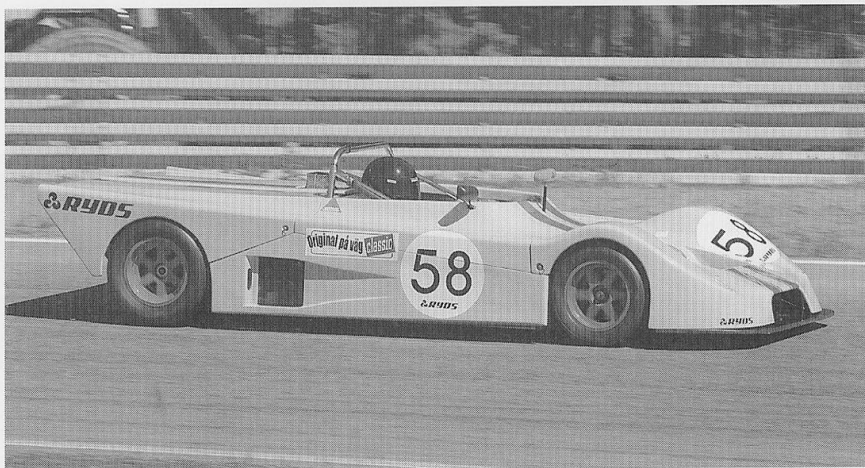
*BMW 700 tävlades det flitigt med på 60-talet. Nu är det två i 1000 cc Cupen. Sam Bernhardsson tävlade för första gången med sin.
Foto: B-Å Liljevind.*



Rolf "Myggan" Nilsson gjorde come-backen på Karlskoga från förra årets olycka på bästa sätt. Han vann bägge heaten. I bakgrunden skymtar Hans-Erik Johansson, Jaguar E-Type. Foto: B-Å Liljevind.



Starten har gått i söndagens race. #3 Hans-Erik Johansson har tagit täten före Roger Adamsson, medan Rolf "Myggan" Nilsson bakom Adamsson väntar på att sticka till. Foto: B-Å Liljevind.



Päbr Svensson trivdes bra på Gelleråsen med sin Royale Sport 2000. Foto: B-Å Liljevind.



Kent Abrahamsson luftade sin Chevron B 19 för första gången på länge på svensk mark,

Mer bilder från Gelleråsen i nästa Rutflagga.

RHK styrelsemöte 2005-04-30

Plats: Motell Vätterleden, Jönköping

Närvarande: Bruno Rösler Ordförande
Björn Otterberg Sekreterare
Lars Hagman Ledamot
Åke Hansson Adjungerad

- § 1 Ordföranden hälsade de få deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Föreslagen dagordning fastställdes.
- § 3 Föregående mötes protokoll fanns inte tillgängligt och kunde därför inte godkännas. (Protokollet som senare kom från Per Knutsson bifogas som information)
- § 4 Ekonomi: Kassören hade lämnat återbud men meddelade att det ekonomiska läget är tillfredställande. (Anders skickade rapport till styrelsen 4 maj)
- § 5 Teknik: En ny utgåva av Appendix K daterat 2005-04-01 har kommit. Det finns tillgängligt på FIA:s hemsida. Våra nationella tävlingar 2005 körs enligt det förra Appendix K.
Information: SBF tekniska utskott för historiska bilar har haft genomgång av det nya regelverket. (T.ex kan Saabar få problem med drivknutar).
Vi behöver utöka antal tekniker i RHK:s organisation. Bruno har några intressenter. RHK bekostar utbildning av RHK-medlemmar. Minst C-licens ska gälla med tanke på försäkringar.
- § 6 Hemsidan: Inget nytt. Anmälningsblanketter till Kinnekulle och Gelleråsen finns att ladda ner.
- § 7 Rutflaggan: Nummer 2 skickas ut v 18. Nummer 3 beräknas komma i skiftet Maj/juni.
- § 8 Tävlingar 2005:
Priser, antal och kostnader:
Hans Erik Johansson har till uppgift att gå igenom detta tillsammans med klassföräldrarna.
Avslutningsfest:
Avslutningsfest med prisutdelning för årets cup kommer inte att hållas i samband med sista tävlingen, på grund av tidsprogrammet. Festen kommer att ordnas vid ett senare tillfälle. Förslag på tänkbara platser: Isaberg eller High Chapparall.
Banvärdar (RHK:s representant) vid resp. tävling:
Kinnekulle: Åke Hansson
Velodromloppet: Bruno Rösler
Knutstorp: Per Hågeman och Lasse Widenborg
Anderstorp: Bruno Rösler
Falkenberg: Bruno Rösler
Nordiska Cupen:
Enligt meddelande från Per Knutsson, som jobbar med detta men ej kunde komma:
Man håller på att fastställa vilka klasser som ska ingå. Idén är att det ska bli ett andra provår 2005 för att bli skarpt 2006.
- Att man måste köra minst 2 tävlingar för att få räkna poäng.
- Att alla deltagare skall ha HTP på bilen 2006 för att få deltaga.
Kalendern för Nordiska Cupen ser ut så här:
Race 1 : Gelleråsen Juni 17 - 19.
Race 2 : Finland (oklart var) Augusti 20 - 21.
Race 3 : Sturup, Danmark organiserar, September 3 - 4.
Alltså final i dansk regi.
Per ville ha ett beslut från styrelsen angående priser i Cupen, avsikten är att klubbarna som arrangerar står för 1/3 var av kostnaderna.
Beslutades att RHK står för priserna i Gelleråsen, 1, 2, 3 i varje klass. (Vi anser att arrangören håller med priser i respektive tävling).
- § 9 Övriga frågor:
Poäng vid tävlingar:
Beslutades att vid dubbeltävling, (två tävlingar per helg) ska poäng ges separat för båda tävlingarna.
Bruno informerade om reklamförsäljningen och tidsplaner för Velodromloppet och uppmanade alla att hjälpas åt att skaffa reklamköpare.
Anmälningsavgifter:
Förare som tävlar med mer än en bil per tävlingshelg betalar 200 kr per bil fr.o.m bil nr 2.
Beslutades att inte ha reducerad anmälningsavgift för utlänningar.
Vi har 5 ex av anmälarlicens utfärdad på RHK. Nr 106 2005.
Följande personer har/får ett ex. som skall medföras till tävlingarna alternativt utlånas då någon behöver för annan tävling:
Bruno Rösler, Björn Otterberg, Lars Hagman, Per Hågeman och Henrik Hansson.
Är Falsterbo Classic en SBF-godkänd tävling?
Förra året hade arrangören tillstånd för tävling enligt Rally-regler, men racerbilar deltog. Banan var dock inte godkänd för racing. SBF:s säkerhetsgrupp har diskuterat arrangemanget. Tävlingen måste ha tillstånd för rätt typ av tävling och bilar. Bruno har kontakt med arrangören.
Bruno har ansökt om tävlingsdatum 2006 för Velodromloppet till 17-18 Juni 2006.
Vid tävlingen i Falkenberg blir RHK medarrangör.
2006 blir det tävling i Mantorp istället för Kinnekulle.
Bruno och Åke Hansson fortsätter att representera RHK i Racesam.
- §10 Nästa möte: Vid tävlingen i Kinnekulle, Lördag 28 maj kl. 17:00.
- §11 Bruno avslutade mötet.

Vid protokollet
Björn Otterberg

Justeras
Bruno Rösler

RHK styrelsemöte 2005-05-28

Plats: Kinnekulle Ring

Närvarande:	Bruno Rösler	Ordförande
	Hans-Erik Johansson	V ordförande
	Björn Otterberg	Sekreterare
	Anders Ek	Kassör
	Lars Hagman	Ledamot
	Henrik Hansson	Ledamot
	Per Knutsson	Ledamot
	Åke Hansson	Adjungerad
	Conny Johansson	Adjungerad

- § 1 Ordföranden hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Föreslagen dagordning fastställdes.
- § 3 Föregående mötes protokoll lästes upp och godkändes.
En kommentar angående Falsterbo Classic: Enl. Åke så är man på väg att få en banlicens.
- § 4 Ekonomi: Anders delade ut ett likviditetsdiagram t.o.m. Maj 2005. Det ser bra ut enligt Anders. I år har vi ingen egen tävling på Mantorp, som tidigare har gått back.
- § 5 Teknik: Det är fortfarande oklart om vilka tekniska regler som ska gälla i år. Tills vidare följer vi föregående års regler. Troligen kommer krav på gummitankar för period J (1/1 1985).
Antalet tekniker kommer eventuellt att ökas. Flera intressenter kommer till Velodromloppet.
- § 6 Hemsidan: B-Å Liljevind kommer även i fortsättningen att förse oss med bilder. I övrigt inget nytt.
- § 7 Rutflaggan: Nummer 3 beräknas komma i skiftet Maj/juni. Innehåller bl.a föreningsinformation
- § 8 Tävlingar 2005:
Priser, antal och kostnader:
Priser enligt den modell som användes inom Formel Ny.

Avslutningsfest:

Tid och plats för avslutningsfest med prisutdelning är inte bestämd. Ett förslag är en båtresa och eventuellt ihop med klassföräldermöte.

Nordiska Cupen:

OK från Finland och Danmark.

Std o. GT, E - H (H måste köra på mönstrade däck enligt de Finska reglerna).

FV 1300 enkelförgasare period G.

FF1600, period G - J.

1:a tävlingen blir Gelleråsen, 2:a Ahvenisto och 3:e Sturup (Dansk org.)

Priser endast vid avslutningen i Sturup.

- § 9 Övriga frågor:
Meddelande måste ut inför Velodromloppet att 1:a tävlingen ingår i Nordiska cupen. Bruno skriver detta i startbekräftelsen.
- Per K har talat med ett par personer som tar hand om RHK:s regalier. De kommer att finnas på Velodromloppet.
- Formel V har utsett klasspappar: Bo Pettersson, Anders Johansson och Sven-Åke Svensson.
- De befintliga transpondrarna börjar "ta slut", Många har köpt egna, vilket rekommenderas.
- §10 Nästa möte: Vid tävlingen på Knutstorp, Lördag 9 Juli kl. 18:00.
- §11 Bruno avslutade mötet.

Vid protokollet

Justeras

Björn Otterberg

Bruno Rösler

RHK Styrelsemöte 2005-07-09

Plats: Knutstorp

Närvarande: Bruno Rösler	Ordförande
Anders Ek	Kassör
Hans-Erik Johansson	Vice ordförande
Henrik Hansson	Ledamot
Lars-Göran Hagman	Ledamot
Håkan Lindvret	Suppleant
Conny Johansson	Adjungerad
Per Hägeman	Adjungerad
L-G Widenborg	Adjungerad
Åke Hansson	Adjungerad

- § 1 Ordförande hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Föreslagen dagordning fastställdes.
- § 3 Föregående protokoll lästes upp och lades till handlingarna.
- § 4 Ekonomi: Anders Ek redovisade det ekonomiska läget. Klubbens likviditet är nu god.
- § 5 Hemsidan: Anmälan till EM tävlingen på Anderstorp finns nu på hemsidan. Uppdateringar sker kontinuerligt när ny information finns.
Plats har reserverats för klassföräldrarna där dom har möjlighet att få information inlagd.
- § 6 Rutflaggan: Nästa nummer i stort sett färdigt för tryck. Förväntas komma ut i slutet på juli eller början på augusti.
- § 7 Teknik: För närvarande har SBF upprättat 76 st nya HTP handlingar.
Ett informationsmöte planeras att hållas under hösten ev. i samband med planeringsmötet.
- § 8 Tävlingar: Inbjudan till EM tävlingen på Anderstorp har nu kommit.
Inbjudan till Falkenberg kommer snart att skickas ut. SVKG kommer att arrangera ett rally i samband med Falkenbergstävlingen.
Diskuterades vikten av att inbjudan till tävlingar kommer ut i god tid före tävlingen till alla RHK medlemmar.
Tävlingssäsongen 2006 är nu under planering.
- § 9 Nordic cup: Nästa tävling i Finland därefter Danmarks tävling på Sturup i september där prisutdelning kommer att hållas.
- § 10 Övriga frågor: Inga övriga frågor anmäldes.
- § 11 Nästa möte: Anderstorp lördagen 27/8 kl 1800.
- § 12 Ordförande tackade för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Justeras

Åke Hansson

Bruno Rösler

TECNO 4 — K 250



DIMENSIONER

Längd	295 cm
Höjd, störtbåge	71 cm
Spårvidd, fram	117 cm
Spårvidd, bak	104 cm
Vikt, exkl. motor	130 kg
Höjd, karosseri	56 cm

Hjulbas	163 cm
Markfrigång	7,5 cm

PRESTANDA

TECNO 4 testades den 18 mars av Husqvarnas tekniker och klockades då för en topphastighet av 156 km/t, utrustad med en HVA 250 cc motor.