

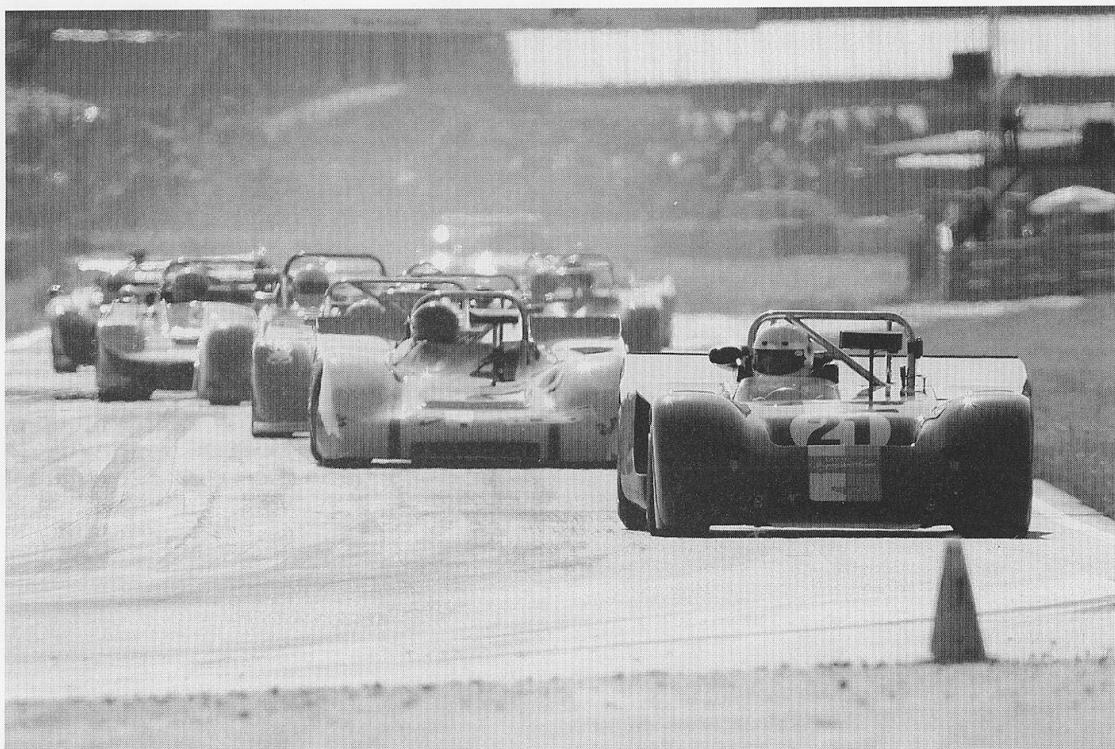
RUTFLAGGAN NR 3 2006

DEN RÄTTA



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

CLASSIC VELODROMLOPPET



*Jan Brunstedt, suverän bland racersportvagnarna, har tagit täten med sin Chevron B-19
före bl.a. Bernt Andersson, Lola T 212. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

Bruno vill bara säga...

Säsongen 2006 är för RHK:cupens del avslutad. Året har präglats av stora startfält, vackert väder, lyckade arrangemang, och i de flesta fall skinande vänskapliga leenden. Blodad tand och upplagt för en fin säsong under 2007 alltså.

Det är inte bara RHK-cupen som fungerat väl. Den s.k. Nordiska Cupen har också rönt framgångar med allt större intresse från alla länderna. Det har varit mycken brevväxling och planering för att ro det i land, och våra "Norden-ambassadörer", Conny Johansson och Per Knuthsson har vässat pennor och tankebanor åtskilliga timmar. Inför nästa säsong höjs ribban ytterligare då det blir FIA-status och kommer att kallas NEZ tävlingar. (Nordisk

europaisk zon). Dock behövs inte internationell licens för deltagandet, vilket givetvis underlättar. Möte för att få till stånd vettiga planeringar för passande tävlingsdatum kommer att ske tidigt under hösten, så vi har mycket att se fram emot.

För övrigt väntar vi ivrigt på höstmötet för styrelsen/klassansvariga den 8/10 i Karlsborg då vi tillsammans kan forma säsongen 2007 till ännu ett framgångsår för RHK klubbens verksamhet. Givetvis får man tycka till även om man inte tillhör de ansvariga. Tjoa till bara!

Bästa hälsningar
Ordförande

Från Redaktionen; Vad vill FIA?

I redaktionsarbetet så kommer man allt som oftast i kontakt med andra alster, bl.a. från England. I dessa har det på sistone livligt diskuterats om färdriktningen vad gäller Historisk Racing kontra vårt högsta styrande organ, FIA.

REDAKTÖREN

Till rubriken kanske man skulle vilja tillägga; måste man tycka som FIA vill? FIAs högste, Max Mosely, vill egentligen att all historisk racing skall ske med replikor, eller *facimiles* som han föredrar att kalla dem som då är kopior av de "äkta" bilarna. Enligt hans uppfattning skall "äkta" bilar förbehållas museer och möjligen parader, uppvisningar eller liknande. I det nya appendix "K" tilläts dock original tävlingsbilar och bilar som är byggda med samma specifikation som de "äkta". Liksom ofta politiker, så har tydligen inte FIA lyssnat på vad gräsrotterna tycker.

Således accepterar inte Lurani Trophy att man tävlar med nybyggda kopior i deras tävlingar, och detta gäller även för andra arrangörer. Pikant är att Lurani kräver att du jämte HTP (Nya ID-handlingen) även visar upp HVIF (den gamla ID-handlingen) eller HC (Heritage Certificate, en ny s.k. äkthetshandling-dyr) för att kunna fastställa bilens äkthet, eftersom HTP saknar både tillverkningsår, chassinummer och historik. Men även i denna svär sig FIA fri från ansvar om bilen ifråga inte är äkta. Vad man förstår så är denna dyra handling då inte ett uns mer värd än den gamla HVIF handlingen. Man får då bara hoppas att vårt Historiska utskott i ambitionen med HTP ännu inte fysiskt makulerat någon HVIF-handling.

Från Lurani, och även andra arrangörshåll förklarar man att man sysslar med *Historisk Racing* så kopior eller replikor med samma betydelse är inte intressanta för dem. Någon hade inte direkt något

emot att kopior fick en HTP, bara det tydligt angavs att det handlade om en kopia. Men det vill tydligen inte FIA.

Ponera att FIA i ett kommande Appendix K bestämmer att man *enbart* får lov att tävla med kopior. Det vet ju alla att FIA är ju inte okänsligt för tryck utifrån andra intressegrupper som tillverkare av bilar och utrustning. "Nä, men så kan dom väl ändå inte göra" kan jag redan höra. Men gå då 10-15 år tillbaka i tiden. Om någon så mycket som viskade om att bygga en kopia, så ansågs denne för att vara både suspect och oseriös. Ja, nu är vi i alla fall där. Förr var det byfånen som pratade med sig själv, nu är det näringslivseliten med sina öronproppstelefoner.

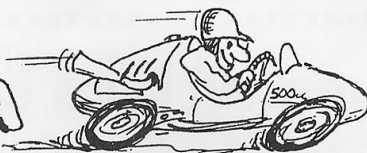
Ja, det som nämnts här ovan gäller ju främst Formel och racersportvagnar, dvs. ej homologerade bilar; alla, eller nästan alla standard eller GT-bilar har ju någon form av känd eller okänd historia, t.o.m. en eller annan Elan där det mesta är nytt.

Som den uppmärksamme läsaren kanske märkt, så nämns inte Appendix K i klagokören. Nej, tillämpningen av det tekniska i detta regelverk fungerar alldeles utmärkt för Historisk Racing. Visst finns det en del som kan diskuteras, kanske då med utgångspunkt från egna intressen.

I övrigt vill FIA helt ta över administrationen av de internationella FIA-mästerskapen enligt meddelande från FIAs *Deputy President for Sport*, Marco Piccini, också kompis med Bernie Eccelstone. Vad

fortsättning på sidan 5

HALYPANNORNA



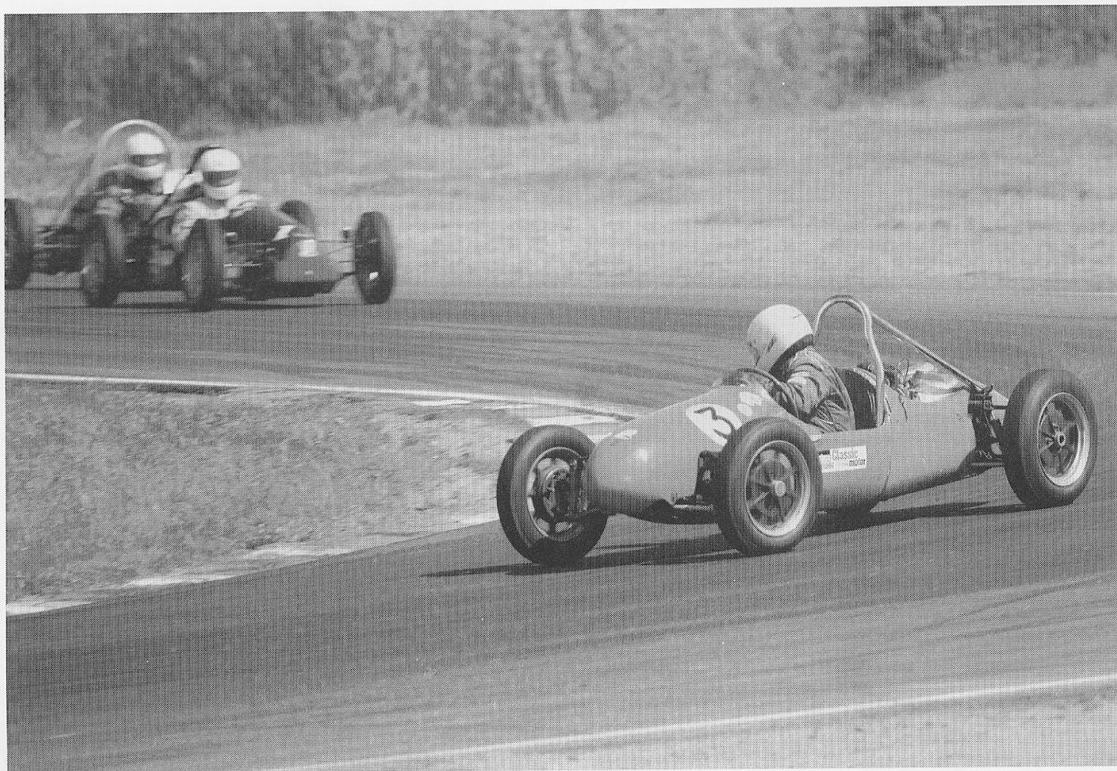
Classic Velodromloppet 16-18 juni

Då var det återigen dags för RHK:s stortävling på vår äldsta permanentade racingbana. Tyvärr har den för i år återigen utsatts för en skändande ombyggnad. Den tidigare berömda Tröskurvan har ersatts av något som närmast kan beskrivas som ett gathörn utan något som helst flyt. Varför är det väl ingen som kan svara något vettigt på. Varför skall alla sådana här "modifieringar" alltid bli till det sämre? I midgetklassen var det sex bilar. Tyvärr saknades Håkan Sandberg och Peter Kumlin då de var skadade efter andra sportsliga övningar. Håkan på kryckor med gipsat ben efter en vurpa i skidbacken, och Peter med gipsad vänster näve och stukad höger d: o efter ett X med speedwaycykel. Tråkigt! "Skomakare, bliv vid din läst" hörde jag någon viska.

PER HÅGEMAN

Annars så var allt bra. Vädret var fint och mycket folk. Även "Bergvägg" var på plats. Fri träning på fredagen som dock inte utnyttjades fullt ut av midgetåkarna. Vis av fjolåret ville väl de flesta spara på sina bilar. Till tidsträningen var vi i alla fall 6 midgets med hjälp av Brian Jolliffe som tagit med sin Cooper från England. Våra bilar körde ihop med Formel Junior, F-3/1000 cc och Magnus Ahlqvists F-2/1000 cc. Tyvärr så blir det

ganska stora fartskillnader då snabbaste bil var ca 15 sek. snabbare än snabbaste Midget. Nåväl, när träningen var över så var Per Hågeman, Cooper snabbast, före Allan Göransson, Swebe, Brian Jolliffe, Cooper, Rickard With, Effyh och Frank Högman, Effyh. Skillnaden mellan de tre sistnämnda låg inom 16 hundraedels sek. Lars Hågeman följde på sladden med problem med sin Swebe.



*Var f-n blir ni av? Redaktören spejar efter oppositionen, Göransson-Högman
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

Lördag eftermiddag var det så dags för det första åket. Per Hågeman lyckades missa starten totalt då han inte fick in ettan, men kunde hämta upp igen, följd av Frank Högman och Lars Hågeman. Därefter följde Rickard With, medan Allan Göransson tvangs bryta med en kallödning på en kondensator som gav upp och Brian Jolliffe kom tyvärr inte ut till start. Av övriga vann Magnus Ahlqvist, men blev diskad för omkörning på gulflagg, varför Leif "Röret" Jönsson blev ny totalvinnare med sin Titan Mk 3, F-3/1000 cc. Det var hans första lagerkrans, så glädjen var det inget att ta fel på, även om det inte var så han hade tänkt sig. Jörgen Carlsson, Merlyn, blev vinnare i Formel Junior.

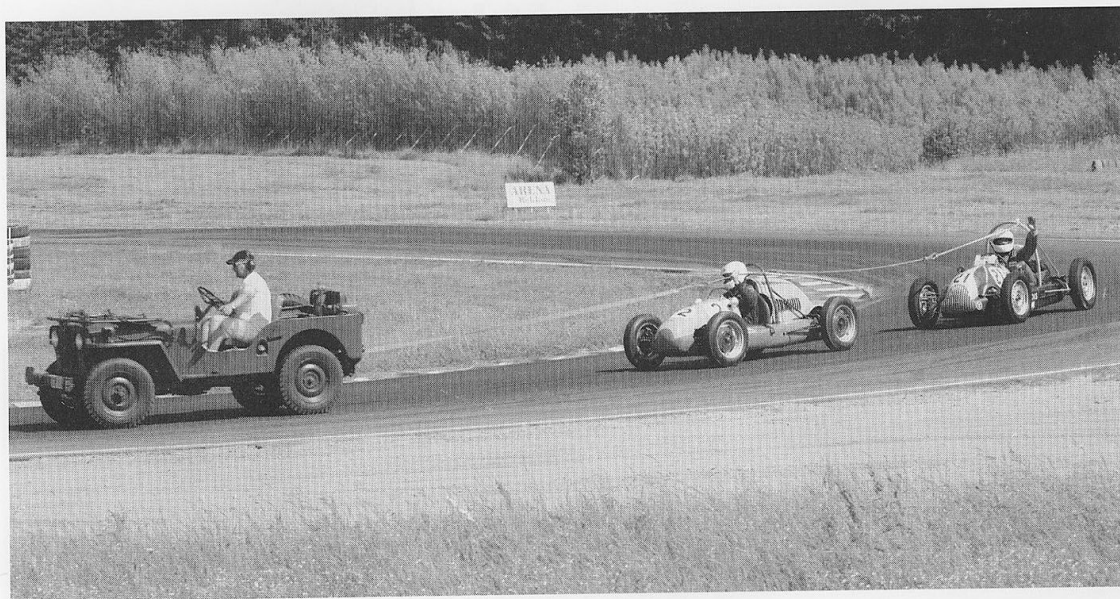
Resultat midget, 1:a racet:

- | | |
|-----------------|---------------------|
| 1. Per Hågeman | Cooper-Norton |
| 2. Frank Högman | Effyh-JAP |
| 3. Lars Hågeman | Swebe-JAP |
| 4. Rickard With | Effyh-JAP |
| Allan Göransson | Swebe-Triumph, bröt |

Söndag så, och nytt race. Uppställning samma som på lördagen. Denna gång fick Per H. till en riktig dragsterstart, och följdes av Allan Göransson och gänget. Jolliffe fick bryta omgående, medan Göransson gjorde allt för att hänga på, och Lars Hågeman fick bryta med förmodat magnetfel. Frank Högman och Rickard With följde efter med sina Effyhar. Så fick plötsligt Högman bryta efter en felväxling i den nya Tröskurvan, vilket resulterade i ett motorras. Aj! Sedan gick Allan Göransson av i samma sväng, och satt fast innan han kunde hjälpas ut på banan igen. I övrigt så kunde Magnus Ahlqvist vinna "på riktigt".

Resultat midget, 2:a racet:

1. Per Hågeman
2. Allan Göransson
3. Rickard With
Lars Hågeman, bröt
Frank Högman, bröt



Sorti! Lars Hågeman och Frank Högman gör sällskap av banan per rep.
Foto: Bengt-Åce Liljevind.

fortsättning från sidan 3

gäller Standard och GT så kan man ju förstå då Bredhauers serier har gått kräftgång vad gäller deltagare, men man avser även att ta över Lurani Cup för Formel Junior som med framgång har organiserats av entusiasterna Duncan Rabagliati. Man har svårt att förstå.

Andra mörka moln gäller främst också en del specialare och liknande. För att få utfärda en HTP så måste bilen ha deltagit i en *Internationell tävling* under perioden. Tidigare gällde det *enbart tävling*. Men HTP:n skall inte innehålla någon som helst historik, så

återigen har man svårt att förstå. Dessutom lär FIA inte ha någon dokumentation om vilka tävlingar som varit internationella längre bak i tiden. Man utestänger även alla bilar från USA och Australien, som inte varit utanför respektive kontinent, eftersom de förr inte arrangerades under FIAs paraply. Någon mer som tycker att det verkar dåligt genomtänkt?

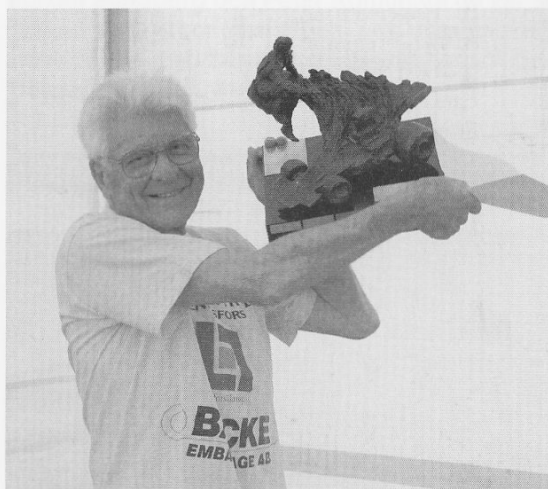
Jag har dock svårt att tro att sista ordet är sagt om dessa dilemman, så *watch this space* i kommande Rutflagga.

Classic Velodromloppet 2006, Karlskoga

RHK arrangerade åter Velodromloppet i Karlskoga. Ett historiskt event på en historisk plats. 200 bilar på startlinjen, 150 i familjerallyt och närmare 5000 åskådare blev facit efter en härlig folkfest i gassande sol under hela helgen. Tävligen ingick även i den Nordiska cupen för historiska tävlingsbilar. Vi fick därför se ett antal bilar från Finland, Norge och Danmark. Även en engelsman hade tagit sig hit. Dessutom uppvisningskörde närmare 50 historiska motorcyklar och en del intressanta bilar.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

RHK delade också ut sitt årliga vandringspris, en miniatyr kopia i brons av Ronnie Petersons staty i Örebro. Priset delas ut till den person, av jury utsedd, som



*Erik Berger har mottagit RHK:s vandringspris, Ronnie Petersonstatyn i miniatyr.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



*Stig Blomqvist rattade en jättelik Ford Galaxie.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

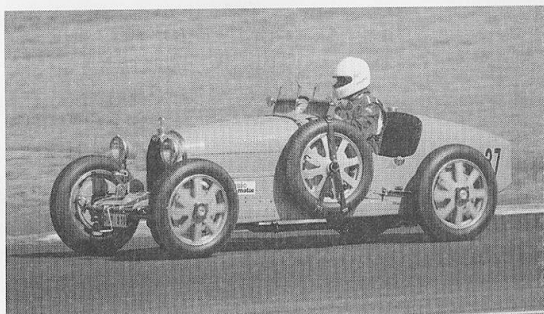
visat sig vara en god ambassadör för Historisk Racing, förstår egenarten av Historisk Racing, samt visar detta på banan såväl som i depån. Årets vinnare var Erik Berger. RHK:s ordförande Bruno Rösler sade: – Det finns en liten baktanke givetvis! Eftersom detta är ett vandringspris, är du ju tvungen att komma hit nästa år, vilket vi gärna ser.

Saabmuseet hade tagit med sig några fina klenoder. Saab Sonett fyller 50 år i år (Också en av de fantastiska 56orna; Borg, Stenmark, Lill-Lövis... Reds anm.) På plats fanns de tre första som byggdes. Även



Brian Jolliffe, England, har tagit täten med sin Cooper "Bobtail", ex Andreas Geil och Roskilde Ring, före Rolf Nyströms Ford Spec, ex "Persbergaren" Carlsson. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

de grå gentlemännen som fanns i Saabdepån var historiska. Fem gamla fabriksåkare fanns på plats; Erik Carlsson "På taket", Carl-Magnus Skogh, Gösta Pettersson, Erik Berger och Stig Blomqvist. Stig gjorde come back i racing och körde en gigantisk Ford Galaxie med 7,2 liters V8. Han blev 3:a och 2:a i klassen för standard före 1966 trots en del strul med bilen som precis var färdigbyggd. Omöjlige Tomas Gustavsson vann som vanligt.



Per-Olof Håkansson debuterade med sin fina Bugatti 37A. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

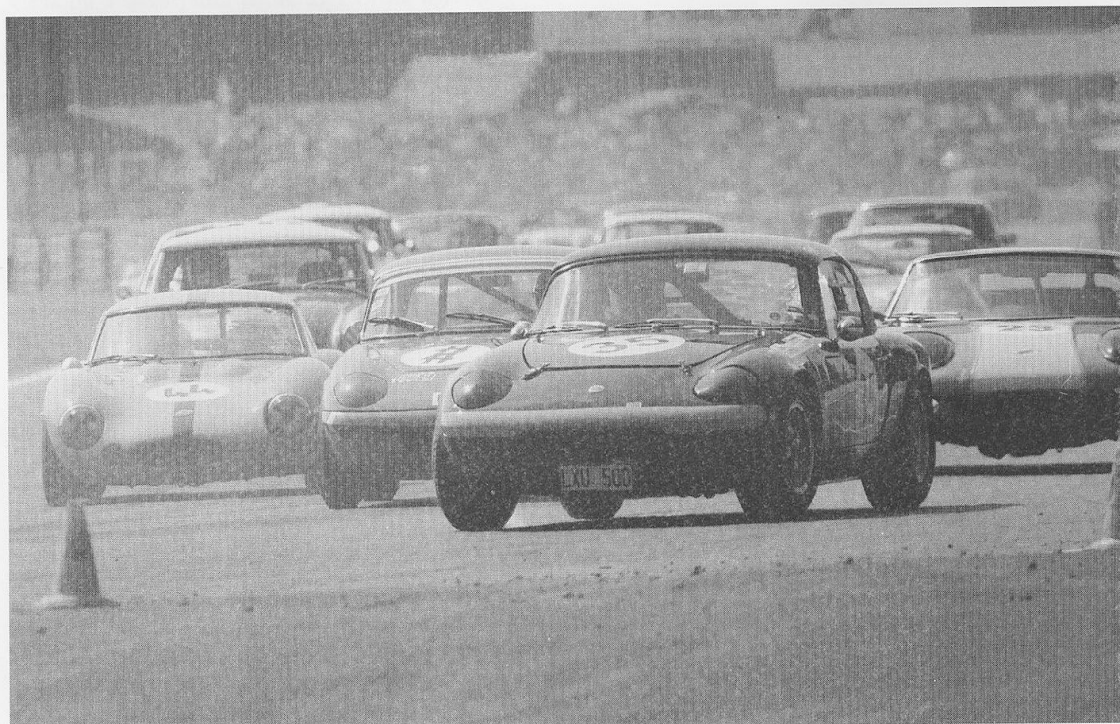
De äldsta bilarna som kördes var från 30-talet. Engelsmannen Brian Jolliffe var snabbast i en Cooper Bobtail. Det är inte farten som är det viktigaste när det gäller dessa riktigt gamla bilar. De är bara så vackra att se. Kul att de inte måste stå på museum. Rolf Nyström körde med "Snövit", en Ford på 4300 cc som vann Kanonloppet 1950, då med Gunnar "Persbergaren" Carlsson vid ratten. Robert Petersson var också med i täten med sin Ford Special.

I heatet för de nyare formelbilarna var Micke Juhlin den store dominanten denna gång. Han startade från pole i första racet och kontrollerade det snyggt från början till slut. Den duktige gamle danske föraren Ole Vejlund blev tvåa med en Formel Ford 2000 och Rolf Johansson kom trea. I det andra racet missade Micke starten och kom bara iväg som fjärde man. Han tog dock snart ledningen och vann före Peter Gustafson och Petter Huse.



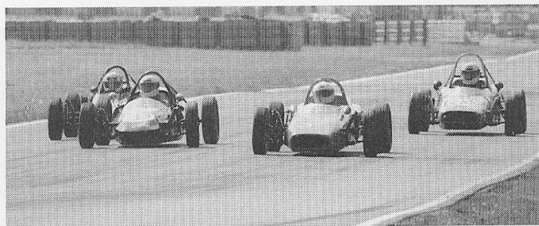
Ärevarv efter andra heatet i Formel ny. Micke Juhlin i mitten njuter segerns sötma med tvåan Peter Gustafson t.h. och trean Petter Huse t.v. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

IGT/GTS var det inget snack. Rolf "Myggan" Nilsson vann stort i båda racen. Tvåa och trea i båda raden blev Björn Glestad och Per Broberg.

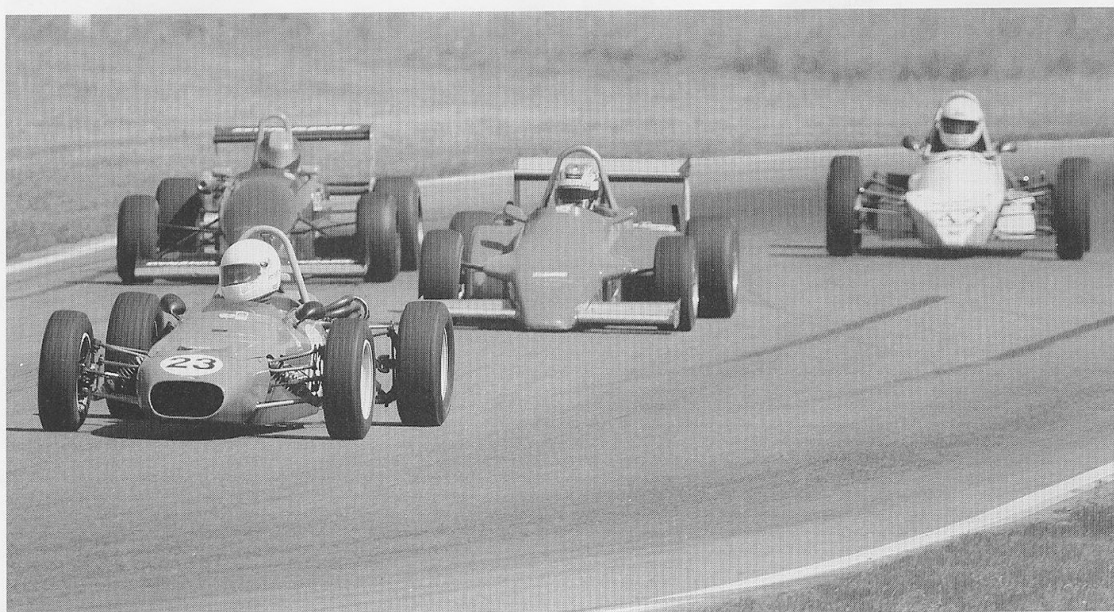


Trångt i GT/GTS. Fr.v. syns No 44 Christer Nilsson, Ginetta G 4, Rolf Busch, Lotus Elan, No 35 Olof Cederberg, Lotus Elan och Lars Hagman, Marcos 1800 GT. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

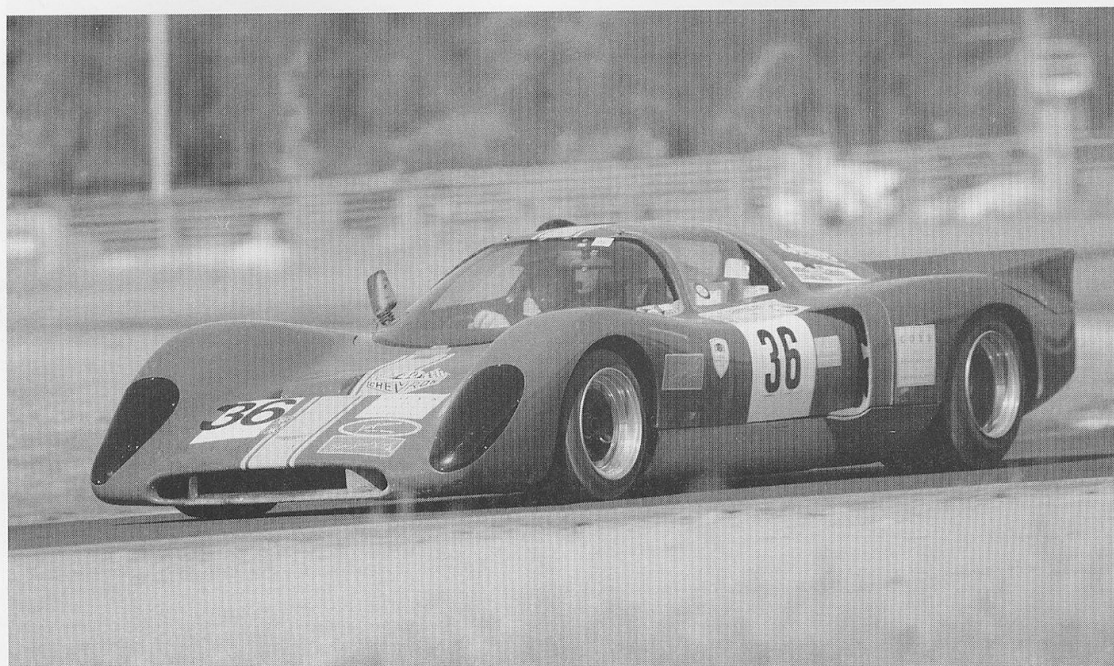
I **Formel Vee** har klassens egen Schumacher snart segrat ihjäl spänningen. Roger Johansson vann återigen dubbelt, för vilken gång i ordningen har jag tappat räkningen på. Vem skall kunna ge denne duktige förare en match? I det första heatet fick vi i alla fall en liten överraskning. Christer Eriksson hade kvalat bra, och in i första sväng låg han tvåa. Men säg den lycka som varar. Plötsligt gjorde han en tur i sandfällan och fick sen börja jaga placeringar igen. Lars-Gunnar Johansson blev tvåa och Catharina Hansen kom trea. I det andra heatet vann Roger som sagt och Lars-Gunnar blev



*FormelVeefight.
Fr.v. Peter Hasselgren, Slymper Mk 2,
Affe Andersson, RPB och Kaj Hasselgren, RPB.*



Vår sekreterare i farten med sin Merlyn Mk 20A med no 23. Övriga äro No 42 Mats Andersson, Hawke DL 17, Pontus Karlsson, Ralt RT 34 och Kolbjörn Heldal, Ralt. Foto: Bengt-Åce Gustavsson



Mycket vackrare än så här blir det knappt i historisk racing. Stig Johnsson rattar Kent Abrahamssons välvilligt utlånade Chevron B-16. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Johan Solman, Jaguar Mk II hade en god fight med heatvinnaren Lennart Thurn i en BMC Cooper S "970". Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



En samling goa små bilar. Fr.v. Elmon Larsson, Austin A 40 Futura, Bo Severinsson, Renault R-8 Gordini, Sam Bernhardsson, BMW 700 Sport och Lars Göransson, NSU Prinz 1000. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

ånyo tvåa. Christer Eriksson hade 2:a platsen, men oljetrycket försvann på näst sista varvet, så han fick stanna. Nils-Åke Gustavsson tog den sista pallplatsen istället.

1000 cc Cupen fick fint besök. Johan Solman körde sin Jaguar Mk II i deras heat, varför vet jag inte, men han hade en härlig fight med Lennart Thurn i båda racen. Johan trasslade till det för sig i den nya Tröskurvan och gjorde en "360". Lennart vann före Johan och Nils-Olov Jonsson, Saab 96 Sport. I det andra heatet var det återigen kamp mellan Lennart och Johan, och även den här gången vann Lennart före Johan och Nils-Olov.

Heatet för de äldre formelbilarna redovisas på annan plats i Rutflaggan under "Halvpannorna". I sportvagnsklassen kom Kent Abrahamsson med sitt fina Chevron-stall och han hade även med sig ett par Grupp C Porschar. I racet vann Jan Brunstedt, Chevron B-19, lätt utan att förta sig. Berndt Andersson, Lola T212, kom tvåa och Nicklas Johansson trea i en Tiga SC82 Sport 2000.

Standard Ny var den största klassen med 25 bilar. Erik Berger rasade motorn under kvalet, men sonen Anders var snabbast. I första racet gjorde Micke Östberg en kanonstart från andra ledet och tog ledningen före Göran Boström, Anders

Berger och Tomas Hall. Dessa fyra hade en härlig fight racet igenom. Anders fick emellertid bryta med punktering. Micke Östberg som gjorde comeback efter sex år, vann och körde naturligtvis en Chevrolet Camaro. Tvåa blev Göran Boström i Bosse Ljungfeldts gamla Camaro och trea kom Tomas Hall, Escort BDA. Greger Petersson gjorde comeback i en Zakspeed Escort Mk II med 270 hästar. Han gjorde tyvärr en ful kapning av Jürg Bächli som fick onödiga plåtskador. I det andra heatet vann Göran före Anders och Tomas. Micke hamnade i sandlådan.



Micke Östberg premiärsegrade med sin Chevrolet Camaro '69. Här leder han före märkeskollegan Göran Boström, Anders Berger, Ford Escort och Greger Petersson, Zakspeed Escort. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Greger Petersson går av i sandfällan vid den nya Tröskurvan med sin fina Zakspeed-Escort. Han var dock inte ensam. Ett större antal av deltagarna gjorde mer eller mindre spektakulära besök här. Med den gamla Tröskurvan hade avåkningarna varit lätt räknade.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Svenskt Sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp, 7-9 juli

HALVANNORNA 

Så var det då åter dags för klassikern, MGCC:s Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp. Tävlingsmässigt hade det utökats till två heat; ett på lördagen och ett på söndagen. Dock skulle bara söndagens heat räknas i RHK Cupen då det bara var tänkt för ett heat från början. Men till nästa år så kanske bägge kan räknas, bara vi vet det från början. Midget startade tillsammans med Formel Junior, F-2/1000 och förkrigsbilar. Åtta midgetekipage hade mött upp. Skillnaden från Karlskoga var att Brian Jolliffe inte var med här, men så tillkom Glenn Andersson i Göran Anderbergs Alfa Dana, Kent Persson, Kiehn Spec., Olle Linde, Cooper Mk X och Carl-Axel Klarberg, Alfa Dana

PER HÅGEMAN

Möjlighet till fri träning fanns på fredagen, annars så var det en tidsträning på lördag förmiddag som avgjorde startplaceringarna för eftermiddagens race. Kent Persson var snabbast under ett blött träningspass med sin Kiehn Spec., trots att han tagit ett sabbatsår. Han följdes av Glenn Andersson, Lars Hågeman, Per Hågeman, Frank Högman, Carl-Axel Klarberg, Allan Göransson och Olle Linde. Olle hade haft oljeproblem med sin Cooper och hade haft en incident med Lars Hågemans Swebe på träningen och ställde in sin start. På lördagseftermiddagen kördes då det första heatet som ej ingick i RHK Cupen. Glenn Andersson kunde vinna lätt före Allan Göransson och Lars Hågeman, bägge körande Swebe.

Heatet vanns av Magnus Ahlqvist, Cooper T 71 före Göran Anderberg Lola Mk III och Mogens Christensen, Alfa Dana. Förkrigsklassen vanns av Jörgen Witting, M.G.

Resultat, midget race 1:

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. Glenn Andersson | Alfa Dana-JAP |
| 2. Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| 3. Lars Hågeman | Swebe-JAP |
| 4. Per Hågeman | Cooper-Norton |
| 5. Frank Högman | Effyh-JAP |
| 6. Carl-Axel Klarberg | Alfa Dana-JAP |
| Kent Persson | Kiehn Spec.-JAP, bröt |

Söndag, och dags för det "riktiga" racet om poäng och allt det där. Återigen vann Glenn Andersson med Kent Persson på andra plats. Kent satte snabbaste varvet i klassen med 1.18,362 vilket är ruggigt snabbt med en midget. Vid en kalenderbitarkontroll visade det sig emellertid att Pekka Nyströms rekord – med samma bilfrån 2005 stod sig med en marginal på "hela" 4 tusen-delar. Inledningsvis låg Per Hågeman på tredje platsen, men började få gashäng, så Allan Göransson och Lars Hågeman kunde lätt passera. Frank Högman snurrade där rakan börjar, och fick stopp och bröt.

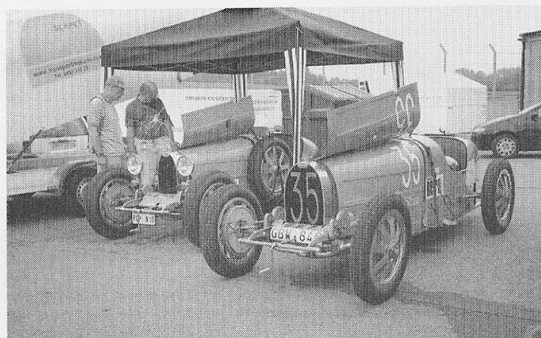
På sista varvet passerade Lars H. Allan G. och snodde sista pallplatsen. Klarberg närmade sig Per H. på slutet, men hann inte passera.

Placeringarna totalt för de tre första var som på lördagen. Förkrigarna vanns ånyo av Jörgen Witting före Jörgen Hansen och Magnus Neergaard. Roligt var

att Janne Hansson fick snurr på sin Bugatti 35, så tillsammans med Per-Olof Håkansson hade vi två Bugatti på startlinjen. När hade vi det senast?

Resultat, midget race 2:

- | | |
|-----------------------|-----------------|
| 1. Glenn Andersson | Alfa Dana-JAP |
| 2. Kent Persson | Kiehn Spec.-JAP |
| 3. Lars Hågeman | Swebe-JAP |
| 4. Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| 5. Per Hågeman | Cooper-Norton |
| 6. Carl-Axel Klarberg | Alfa Dana-JAP |
| Frank Högman | Effyh-JAP, bröt |



Två Bugatti på Knutstorp. T.v. Per-Olof Håkanssons 37 och t.h. Janne Hanssons 35.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson



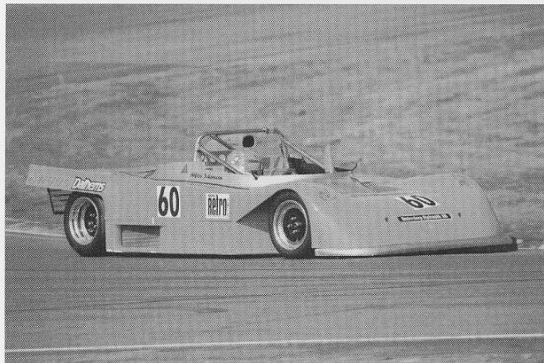
Tätklungan med bl.a. Kent Persson har redan försvunnit, och här ses t.v. No 134 Martin Borch-Christensen, Cooper-BMC T 52, och till höger No 7, Midgetsegraren Glenn Andersson, Alfa Dana-JAP, och sedan följer "The rest".

Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp, 7-9 juli

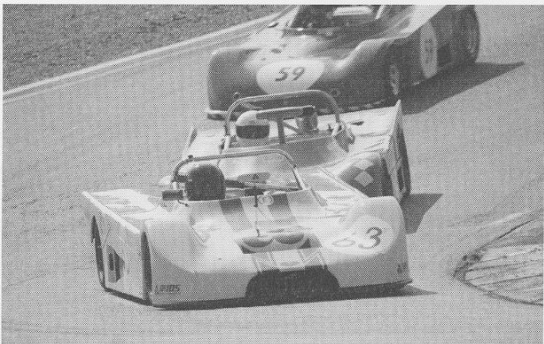
Svenskt Sportvagnsmeeting befäster sin position som Sveriges största racertävling. 210 racerbilar, 150 deltagare i familjerallyt och 4000 personer på läktarna. Tävlingen har av tradition varit sportvagnarnas mekka, men på senare år har de historiska bilarna tagit överhanden. De historiska klasserna körde dubbeltävling, ett heat på 7 varv och ett på 10 varv. Sportvagnsserien hade endast ett heat över 12 varv.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON



Nicklas Johansson, suverän segrare i Sport 2000-klassen. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Nicklas Johansson hade pole i heatet för Historiska Racersportvagnar. Lars-Gunnar Johansson stod som tvåa. I starten av första racet missade Lars-Gunnar grovt och kom bara iväg som femma. Nicklas vann före Jan Hellberg och Lars-Gunnar som spurtade sig upp till tredje plats. I det andra blev det samma trio på pallen efter att Lars-Gunnar gjort ännu en dålig start. Bland de minsta standardvagnarna upp till 1150 cc går



Klasspappa Pähr Svensson i sin Royale leder här före Per Reimann, Tiga SC 78 och Lars "Vegas" Johansson, Tiga SC 81. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Lennart Thurn från klarhet till klarhet. Poletiden var sekunden bättre än Johan Solman i sin period E-bil. I första racet var det ändå Johan som tog starten, men Lennarts lilla vassa Hundkoja "970" var snabbare och han vann första heatet före Johan och Lars Byström, DKW F-12. Det andra heatet började likadant, men racet tog slut i sandlådan för Johan. Bo Severinsson fick fölghaveri på sin Renault R-8 Gordini. Lennart



Fight i 1000 cc Cupen. Lars Byström med sin DKW F-12 före Nils Olov Jonsson, Saab 96 Sport och Lennart Nilsson också Saab 96 Sport. Foto Bengt-Åce Gustavsson..

vann enkelt före Lars Byström och Nils-Olov Jonsson, Saab Sport.



Kari Lehto, nykomling i 1000 cc Cupen med en Austin Cooper 998. Tyvärr fick han bryta. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

I Formel Vee tändes ett viss hopp sedan klassens suverän Roger Johansson stod först på tredje plats på griden. Lars-Gunnar Johansson stod först och Sven-Åke Svensson som tvåa. Lars-Gunnar tog starten, men redan på andra varvet var ordningen återställd. Roger Johansson, RPB vann före Sven-Åke Svensson, Austro, och Lars-Gunnar Johansson, GMS III. I det andra heatet varade spänningen i flera varv innan Roger tog sig förbi Lars-Gunnar som hade ledningen från start. Sven-Åke fick teknisk flagg för oljeläckage och tvingades bryta. Catharina Hansen tog hand om tredjeplatsen med sin Hansen.



Kamp om sista pallplatsen i söndagsracet. Catharina Hansen, Hansen Mk III leder före Nils-Åke Gustafsson, Hansen Mk II, Christer Eriksson, Hansen Mk IV och Axel Madsen, Han...nej BMVee. Catharina avgjorde det hela till sin fördel. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

utdelning redan på tidsträningen då han var snabbast i regnet. I första racet hade det torkat upp. Han tog starten, men var hela racet uppvakad bakifrån av Anders Berger, Escort Mk I. Greger kunde dock rutinerat hålla undan och vinna före Anders och K-G Almström, BMW 3,0 CSL. I andra heatet var Greger snabbast iväg men Anders tog sig förbi efter ett par varv och kunde sen ganska enkelt dra ifrån och vinna med nästan 17 sekunder! Anders bästa varvtid var hela sekunden bättre än Jens Edmans tid i veckan innan. Tomas Hall körde in som trea



Uno Svensson premiärkörde sin Ford Capri 3100 RS. Tyvärr fick han bryta, men det går ju flera tåg. Här följs han av märkeskollegan Magnus Paulsson. Foto: Bengt-Åce Gustavsson..



Starten har gått i lördagsheatet, och Greger Petersson har tagit ledningen med sin Zakspeed-Escort tillsammans med K-G Almström, BMW 3,0 CSL, t.h. Göran Boström skymtar t.v. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Heatet för äldre formelbilar och förkrigare redovisas i separat reportage.

Standard ny var det största heatet med 25 bilar. Greger Petersson hade förberett sig på bästa sätt. Han har i år köpt en Ford Escort Zakspeed Mk II; en riktig best med 270 hkr. Han hade dessutom hyrt Knuts-torp i veckan och tillsammans med Jens Edman hade de optimerat bilen efter konstens alla regler. Det gav

första, lyckades John bättre och jobbade sig ända upp till andra plats före Andreas och Tommy. Detta var en härlig revansch för Lars som alltså vann bägge heaten. Lars började året med att gaswiren hoppade av på Mantorp och att gasen hängde sig på Karlskoga.

Rolf "Myggan" Nilssons kvalöverlägsenhet i GT/GTS saknar nästan motsycke i svensk racing. Han var drygt 5 sek. snabbare än Tord Ekegren. I första racet

I heatet för Historisk Standard över 1150 cc hade Andreas Eriksson pole före Tommy Jagerwall, bägge i Cooper S. Lars Esselius, Ford Falcon Sprint var trea. Lars var snabbast i starten och övertog ledningen redan innan första kurvan. Andreas och Tommy kämpade om 2:a platsen, medan Lars drog ifrån i täten, och han vann före Andreas och Tommy och engelsmannen John Millbank, Cortina Lotus. John hade startat långt ner i fältet men arbetat sig upp. Han körde även Roadsport och Modsport under helgen, och fick på så vis mycket tid att lära sig banan. I det andra heatet, starten var en kopia på det

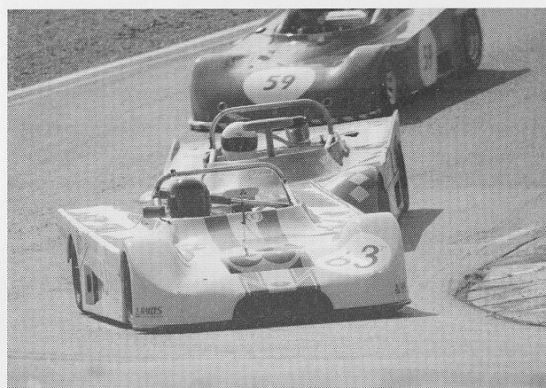
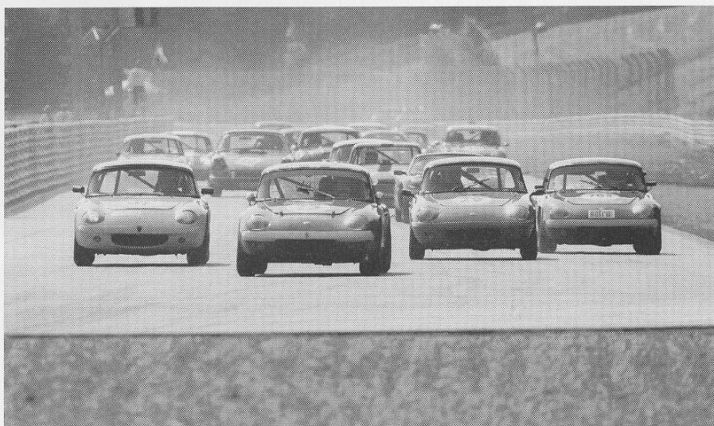


Starten har gått och segraren Lars Esselius, Ford Falcon, har redan tagit ledningen före bl.a. Tommy Jagerwall. Foto: Bengt-Åce Gustavsson .

Starten i Elanheatet. Fr.v. Roger Adamsson, segraren Rolf "Myggan" Nilsson, Tord Ekegren och Lars Bondesson. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

var det litet jämnare. Han var bara 11 sek. före Roger Adamsson och Lars Bondesson. Det blev samma topptrio i det andra racet också. En mycket intressant bil fanns i GT/GTS-klassen. Per Roxlin hade en M.G. Midget som han körde redan för 35 år sedan. En av ägarna före Pers tid var ingen mindre än Reine Wisell. I händerna på Per gick den mycket fort, och han blev åtta och sju totalt.

Bland de nyare formelbilarna var det dansk dominans i toppen. Efter kvalet var John Rasmussen snabbast före Tomas Mullin. Det var danskt även på 4:e, 6:e, 7:e och 10:e plats. I första racet blev nationsfördelningen litet bättre ur svensk synvinkel. John Rasmussen, Reynard SF 87, vann före Ole Vejlund, också Reynard SF 87 och Peter Gustafson, Magnum 853. I det andra vann Tomas Mullin, Opel Lotus före Ole Vejlund och Daniel Sprinchorn, Reynard SF 84.



Klasspappan Päbr Svensson med sin Royale före Per Reiman, Tiga och Lars "Vegas" Johansson, Tiga. Foto: Bengt-Åce Gustavsson



Per Roxlin dök upp med en härlig M.G. Midget som byggdes av BMC Sweden i Södertälje och med anor från Hasse Radefalk och Reine Wisell. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Bert Lundgren idkar rally-cross med sin Van Diemen. Men det var väl flera år sedan man slutat med det på Ring Knutstorp?? Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

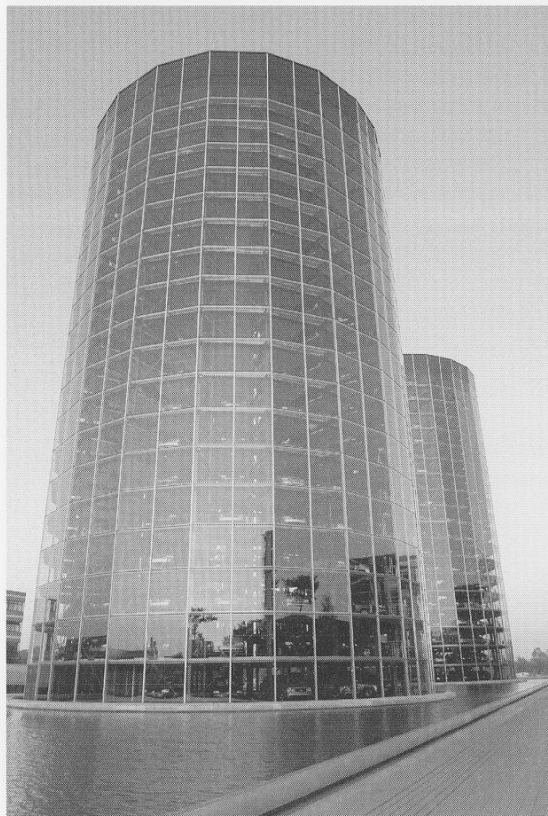


Autostadt i Wolfsburg

Senaste racet på Ring Knutstorp i Skåne blev en ny upplevelse i regn på tidträningen och torrföre i båda söndagsheaten. På måndag eftermiddag styrde jag och hustrun mot Tyskland med Wolfsburg som första stop. För ett antal år sedan läste jag en artikel om AUTOSTADT vilket nu föranledde ett besök på ort och plats.

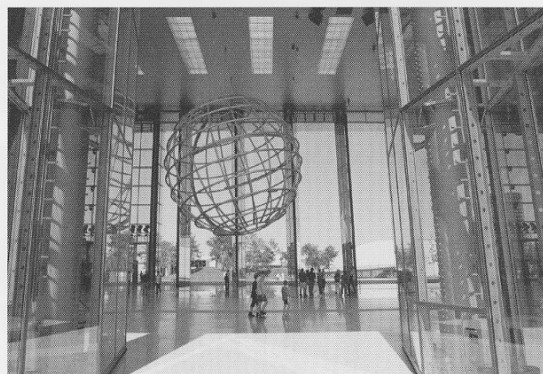
TOMMY JAGERWALL

Resan dit gick snabbt och enkelt. Inga köer varken på färjorna eller autobahn. Väl där mottogs vi av Autostadts presschef Nicholas Batten som gick igenom anläggningens koncept, verksamhet och mål. Redan på infarten imponeras man av ett antal kolossala cylindrar i stål och glas. Dessa indelas i en myriad av ordnade våningar och båa stora nog att placera en bil i. Bilarna kommer på plats med en sinnrik hydraulik i väntan på att bli upphämtade av sina 500-700 nya ägare varje dag. Detta kommer inom kort att även erbjudas svenska köpare. Det finns även ett 5+ stjärnigt hotell vilket saknar motstycke i Europa för den reströtte.



Detta mäktiga "garage" möter oss på infarten. Här finns alla VW för nästa dags leverans.

Entréhallen är stor som en flyghangar och portarna som är 20 meter höga ger ett science fictionliknande intryck. I ena hörnet svävar världens största jordglob och under den ett glasgolv med mindre glober vilka orienterar om Autostadt. Från detta huvudskepp kan man ta sig till olika avdelningar av synnerligen spännande karaktär. Du kan rita och cad/a din egen desig-



I entrehallen möter oss världens största jordglob.

nade bil, känna på hur det känns att "ligga på taket" o.s.v.

Det finns tre viktiga målgrupper bland besökarna. Familjen, kvinnor och barn. Eftersom bilen är de flestas största investering efter boende har man velat lyfta fram miljö, säkerhet och förståelse för framtidens bilism. Kvinnorna är den största tillväxtpotentialen för de flesta biltillverkare varför flera modeller inriktar sig just på den målgruppen. Men, viktigast av allt är barnen. För den yngsta generationen finns passning så



Barnens körskola. Gentlemen and Ladies start your engines.

att föräldrarna i lugn och ro kan njuta av besöket. För de lite äldre småttingarna finns en körskola och efter fullgjort prov med teori och praktik erhålls ett körkort med bild och allt. Bilarna de får köra är eldrivna och det mest imponerande är att det även finns handikappanpassade fordon. När hungern till sist tar över har de en egen matsal där de själva kan komponera garne-

ringen till pizzan så de skall förstå vad de stoppar i sig. Därefter får de se, genom glas, hur pizzan gräddas i ugnen på ett löpande band.

För den körglade vuxne finns en specialbana som forceras med Touareg av det mer spännande laget. Lite mindre häftigt är att ta en sväng i kör simulatorerna.

Museet i huvudbyggnaden består av flera våningar och transporter sker via trappor, rullband och hissar. Detta hyser en mångfald fordon av alla tänkbara slag. Allt från Gottlieb Daimlers tricycle till fartgudinnorna Pat Moss, Michele Mouton och Jutta Kleinschmidts vinnarekipage. Trevligt är att man som koncern inte bara puffar för sitt eget utan t.o.m. den miljonte Minin fanns att beskåda.

I koncernen ingår förutom Volkswagen och Audi även Seat, Skoda, Lamborghini och Bentley. Varje märke har sin egen paviljong vilken präglar varje tillverkarens kultur och filosofi.

Hela området är vackert och mycket smakfullt. De yppersta arkitekterna har anlitats och resultatet är imponerande med sjöar, dammar, gågator och grönområden. Allt mycket kompakt och översködligt men ändå spatiöst.



Lamborghini-paviljongen kan avnjutas såväl exteriört som interiört.

Det finns ett antal restauranger att välja på eftersom en heldag försvinner fort när du besöker Autostadt. Är du sugen på shopping finns en butik som säljer allehanda ting och gärna med inriktning i utbudet knutit till tillverkarländerna i gruppen.

Under året, jodå man håller öppet hela året, förekommer jazzfestivaler och andra kulturevenemang värda att besöka.

Helhetsintrycket av en dag på Autostadt är hänförande. Som 40/50-talist slås man av många föremål i hallarna sedan länge sedan bortglömda. En supercool TV från 50-talet kom från DDR vilket vi inte förväntat oss.

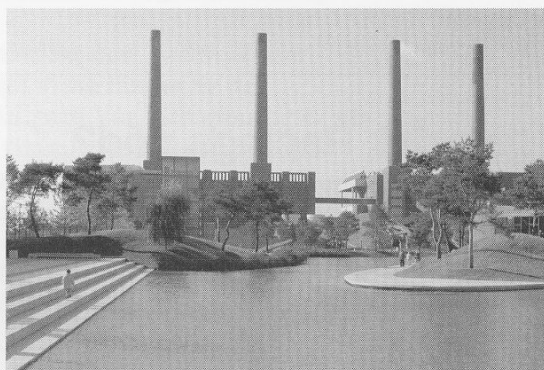
Slutintrycket efter en hel dag är att framtoningen är ödmjuk och ärlig. Långt från ett kommersiellt jippo. Snarare en vägvisare för framtidens bilism och samhälle.

Vi tar farväl av Autostadt där fonden inramas av de gamla kraftverken som minner om gamla tider och styr kosan mot ett nytt, spännande och historiskt Berlin. Men det är en helt annan femma.

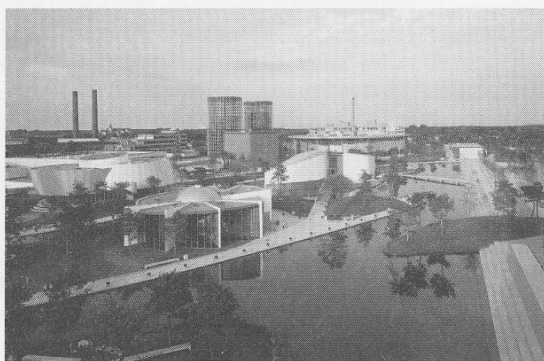
www.autostadt.de



De gamla kolkraftverken som drev VW fabriken en gång i tiden.



De gamla kolkraftverken utör en mäktig kuliss till Autostadt.



En välordnad och mäktig anläggning.



Dörrarna till huvudbyggnaden är tillverkade i aluminium och glas. Vingar i kolossalformat.

BREV

Med förvåning läser jag SBFs Historiska Utskotts svar på RHK:s dispensansökan för att den gamla ID-handlingen (HVIF) skulle få gälla för nationella tävlingar. (Se Rutflaggan Nr 2 2006)

Jag citerar SBF:

”En av anledningarna till utbyte av handlingarna var att HVIF varit i bruk sedan 1988 och väldigt mycket hade hänt med bilarna under dessa år.”

Hoppas! Jag som trodde att bilarna skulle rätta sig efter HVIF och inte tvärt om, att identitetshandlingarna skulle revideras i takt med att bilarna modifierats. Överensstämmelse med en äldre handling borde ju garantera att bilarna inte moderniserats genom åren.

Att de 25 årens arbete med att bygga upp Appendix K skulle kullkastas genom att behålla HVIF förstår jag inte. Nu ges ju eventuellt möjligheten att smyga in oegentligheter i de nya handlingarna (HTP).

Kanske är 5.000:- en skitsumma för den som har X antal sponsorkontrakt i ryggen, men för gräsrotsentusiasten kan det bli droppen som får bägaren att rinna över när alla andra kostnader också ökar.

Om 5.000:- (minus ersättning för besiktningsmannen) knappt täcker den administrativa kostnaden för utfärdande av ett dokument där bilägaren står för research, dokumentation, foto etc., borde kanske SBF och FIA se över sina administrativa rutiner.

Hälsningar,
Lars Hågeman

Saltsjö-Boo 060403

Historisk Racings död?

Jag har deltagit på 2 st möten med anknytning till historisk racing på bana i Sverige. RHK har haft årsmöte samt Formula Classics planeringsmöte, bägge i Jönköping. Vid båda tillfällena diskuterades de nya FIA-handlingarna och framförallt kostnaden för att få dessa. Kostnaden till SBF är satt till 5000:-.

Jag kör själv i motsvarande holländska, tyska och belgiska seriesystemet likt det vi har i Sverige. För att få dessa handlingar i Holland är priset ca: a 700:- om tidigare handlingar finns, utan att ursprungskontroll, äkthet på bil och dyl. måste kontrolleras. I Danmark och Norge är det dubbla kostnaden.

Vad många frågar sig är: Hur kan det vara 700 % dyrare i Sverige än t.ex. Holland eller 350 % dyrare än i Norge?

På de möten vi har haft, har det diskuterats kostnaden för medlemskap och dyl. på 100-lappar, och som jag kan bedöma kommer ej hälften av deltagarna att ta ut de nya handlingarna. Konsekvensen av detta blir att det kommer att bli omöjligt att organisera tävlingar i Sverige då startfälten blir för små, och följden av detta blir att tävlingsformen för historiska bilar upphör i Sverige. Frågan är därför hur det kan bli så höga kostnader här och inte i de andra länderna? Är det SBFs administrativa kostnader, eller är det en byråkratisk apparat som skall betalas? Idén måste vara att SBF är till för oss medlemmar och deltagare och inte för förbundet i sig självt. Om inte SBF kan tillhandahålla oss tjänster till rimliga kostnader, måste det finnas ett fel någonstans. Jag har även diskuterat mes SBFs marknadsavdelning om att förhandla fram avtal med rederier och liknande, men har inte fått någon respons alls på detta. Vad det beror på, tidsbrist eller rent av ointresse, kan jag inte svara på. Om man har personal för detta, borde det rimligtvis bli ett resultat istället för ingenting som nu. Vi som kör i Holland kan av organisationerna där få handlingar på våra bilar till deras kostnader, vilket vi skulle kunna utnyttja för att få tävla i Europa och då även i Sverige. Till följd av detta är det inte otroligt att Historisk Racing kommer att utarmas och upphöra i Sverige istället för att med hjälp av SBF stödjas och utvecklas.

Det är ju inte endast krav på handlingar från FIA som ställs, utan även bälten, brandsläckare, overall, skor, tankar och dyl. Ställer man samman alla dessa krav och kostnader för att få tävla med en bil och kalla det Historisk Racing, blir det tyvärr många bilar som ställs av eller exporteras.

Om vi istället väljer att tävla med SSK eller SLC blir kostnaderna helt andra, och vi har fortfarande lika roligt, men splittringen blir total. Det är ju inget egenvärde i sig själv att kalla detta Historisk Racing istället för t.ex. gammelbilstävling.

För oss som redan blivit historiska är det en form att träffas, och inte bilens handling som är viktigast.

Jag hoppas stt SBF kan motivera de höga kostnaderna i Sverige, jämfört med t.ex. Holland, när det kanske borde vara tvärt om.

Jag hoppas att SBF förstår konsekvenserna om förare inte tar ut de nya handlingarna, som för oss har helt oacceptabla kostnader. RHK har lagt ned fantastiskt mycket energi för att tävlingsformen skall vara tillräckligt tilltalande och intressant. Förbundets beslut angående avgifter för de nya handlingarna gör att det blir oerhört svårt eller helt omöjligt för RHK att utvecklas om startfälten blir starkt reducerade.

Rolf Johansson

Tel. 08-715 26 60 Mob. 0708-634 400 E-mail: rolf.johansson@nackabiltrim.se

CC till: Johan Krondahl, Micke Juhlin, Henry Andersson, Pelle Svensson, Kaj Wallin, Bruno Rösler, Per Knuthson, Peter Sikström, L-G Johansson.



SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET
THE SWEDISH AUTOMOBILE SPORTS FEDERATION



Rolf Johansson

Ang.kostnader för utfärdande av HTP handlingar för historiska tävlingsbilar. Avgiften är baserad på den faktiska kostnaden för besiktning, upprättande av draft samt utfärdande av originalhandling.

Kostnaden för dessa besiktningar är ej jämförbar med andra länder då dom skattemässiga pålagorna skiljer sig. I vissa länder är det betydligt dyrare än i Sverige och i andra billigare. Vår förhoppning är att bilägarna har förståelse för att dom ca 6-7 timmar som registrerings besiktningsmännen lägger ner i snitt på varje bil skall ersättas med en rimlig summa. Även kansliet måste få kostnadstäckning för sitt utfärdande och hantering av dessa handlingar.

Att hälften av deltagarna i historisk racing skulle välja att ej besiktiga sina bilar för HTP handling tror vi inte har någon grund, ej heller att tävlingsformen skulle upphöra i Sverige. Ca 135 st har redan besiktigat för HTP.

En HTP handling kan och skall bara utfärdas av det land där bilägaren har sin licens. Vid överföring till annat land tar respektive ASN ut en administrativ avgift. Lönar sig därmed knappast att låta bilarna byta ägaren för att få ut handlingarna utomlands detta strider även mot FIA:s intentioner.

Att bara byta ut handlingen utan att besiktiga om bilen är ej ett godtagbart förfaringsätt. Allt för mycket har hänt med bilarna under dom år som HVIF använts.

Något nationellt regelverk för historiska tävlingsbilar är inte HU berett att ställa sig bakom. App K är ett väl fungerande regelverk som samtidigt utgör goda möjligheter för tävlingsutbyte med våra grannländer.

Att välja tävlingsformer för moderna bilar typ SLC eller SSK blir definitivt inte billigare på lite sikt. Vagnbok 2000:- samt årlig kontroll 625:- är dom priser som gäller idag. HTP:n är bestående den gamla HVIF hade varit i bruk sedan 1988 innan det var dags att byta ut den.

Stockholm 2006-05-19

För Historiska Utskottet
Åke Hansson/Ordförande

Bilsportens Hus
Bergkällavägen 31 A
SE-192 79 Sollentuna
Sweden

Telefon: 08-626 33 00
Telefax: 08-626 33 22
e-post: mailbox@sbf.se

Phone: +46 8 626 33 00
Fax: +46 8 626 33 22

Org.nummer:
802000-3425

RHK Styrelsemöte 2006-07-08

Plats: Knutstorp

Närvarande: Bruno Rösler Ordförande

Anders Ek
Lars-Göran Hagman
Pähr Svensson
Håkan Lindvret
Henrik Hansson
Per Hågeman
Sture Danielsson
L-G Widenborg
Björn Otterberg

Dessutom var klassrepresentanter närvarande bl.a. Henry Andersson, Johan Krondahl och Kaj Wallin.

- § 1 Ordföranden hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Dagordningen fastställdes.
- § 3 Föregående mötes protokoll lästes och kommenterades.
- § 4 Ekonomi:
Anders delade ut kurvblad över aktuella tillgångar.
Karlskogatävlingen gick för RHK:s del med ca 50 000 kr i vinst.
Vi ska undersöka om man kan tillåta deltagande endast i den fria träningen, och vad det då i så fall ska kosta.
Vi måste påverka våra tävlande att anmäla och betala i tid. Som det nu är blir det onödigt jobbigt för arrangörerna som riskerar att tvingas ställa in. Ska diskuteras på höstens planeringsmöte.
- § 5 Hemsidan: Inget särskilt
- § 6 Rutflaggan: Klubbens brev till SBF och SBF:s svar publiceras i Rutflaggan
- § 7 Teknik: Inga frågor.
- § 8 Tävlingar: Synpunkter har kommit om att räkna fler tävlingar i cupen. Vi kan inte ändra nu, men frågan bör tas upp på höstens planeringsmöte.
Det finns också önskemål om fler och kortare race under en helg.
- § 9 Nordic Cup: Nästa år ändras cupen till NEZ-tävlingar (Nordisk Europeisk Zon) vilket innebär att fler länder kan delta. Det är ännu oklart vilka klasser som kommer att ingå.
- §10 Övriga frågor:
HTP-handlingarna:
Bruno har kollat med Norge och Tyskland, deras kostnader blir i samma storleksordning som här. Klubben har försökt få förenklingar i hanteringen, och kostnadsreducering till stånd, men inte lyckats. Eventuellt kan gemensam besiktning ordnas vid något tillfälle.
Stämningen i klubben har skadats på grund av den i många tycke omotiverade kostnaderna för de nya HTP-handlingarna.

Prisutdelningsfest separat eller i samband med sista tävlingen bör diskuteras vidare men i år troligen separat. Pähr hjälper till att förbereda årets fest. Det bör finnas någon form av eftermiddagsaktivitet, t.ex. gokarttävling.

- §11 Nästa möte: Meddelas senare.

Vid Pennan

Justeras

Björn Otterberg

Bruno Rösler