

RUTFLAGGAN NR 3 2007



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Classic Motor VELODROMLOPPET



Starten i Std.ny vid Classic Velodromloppet. Främst K-G Almström med sin BMW 3,0 CSL, före vinnaren Mikael Östberg, Chevrolet Camaro och t.h. Rune Tobiasson BMW 3,0 CSL. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Er sekreterare tycker:

Rekordår!

Efter en försiktig start på Kinnekulle Ring så blev det deltagarrekorde på Velodromloppet, och MGCCs Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp hade som vanligt väl fyllda startfält.

LASSE HAGMAN

NEZ-serien utvecklas positivt och kommer att leda till trevliga tävlingstillfällen utanför landet till rimliga pengar. HTP-diskussionerna verkar ha bedarrat, och det befarade raset i antalet startande inträffade aldrig. Tvärtom så har den oväntade situationen uppstått att vissa klasser har vuxit

så att antalet anmälda bilar har överskridit banlicensernas tak.

KRIS??? – Knappast!

Härliga tider, strålande tider för svensk historisk racing.



Det var stor publik på Velodromloppet. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

Från Redaktionen:

Det blev inget FIA-mästerskap för Standard- och GT-bilar i år, och det anade man väl länge, eftersom inga datum fanns inbokade. Frågan är hur det blir till nästa säsong? Arrangörerna kommer väl knappast att stå i kö för att arrangera, och man har väl i många fall lierat sig med andra serier. Om nu FIA skulle välja att lämna ut serien till någon "independent", så bör man nog kontrollera vem det man har att göra med. F-2 åkarna har smärtsamt nog fått erfara att deras inbetalda pengar bara försvunnit, och

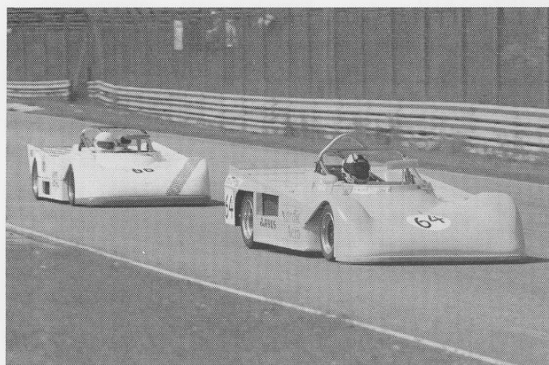
till Hockenheim fick man betala ytterligare en gång till banägaren för att få lov att köra. FIAs Lurani Trophy lever däremot i bästa välförmåga, men det är väl snarast Duncan Rabagliatis förtjänst att allting varit serverat med bokade tävlingar osv. Fyra tävlingar har avverkats; på Mugello, Hockenheim, Misano och nu senast på Nürburgring med fulla startfält. I stort sett så sköts det som tidigare, fast nu med FIAs "etikett" på serien.

Sportvagnsmeeting, Kinnekulle Ring, 25-27 maj

Både Sportvagnsserien och RHK Cupen hade årspremiär på Kinnekulle Ring. Sammanlagt kom 150 bilar till start. De flesta var historiska. Helgen bjöd på ganska fint väder. Regnet hängde ibland hotfullt i luften, men det blev endast en liten skur på lördagskvällen.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

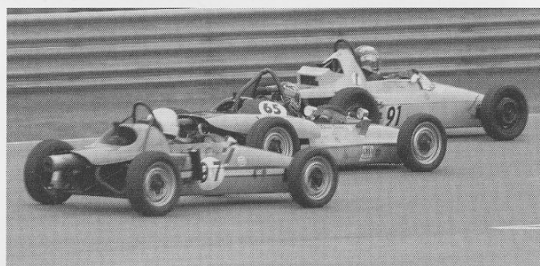
De historiska klasserna var indelade i sex heat. Klassen för Historiska Racersportvagnar innehöll bara Sport 2000-bilar denna gång. Nicklas Johansson tog en övertygande dubbelseger. Klassen hade två debutanter i John Andersson och Jan Annebjörk.



Kåre Minnbergh, # 64, Tiga SC 82 jagas av Lars-Göran Itskowitz, Tiga SC 79.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Heatet för nyare formelbilar har blivit väldigt stort på senare år, och trenden har gått mot snabbare bilar såsom F3or. För att minska fartskillnaderna har Formel Ford i år flyttats över till att köra ihop med



Tät Formel Veefight med # 91 Lars "Vegas" Johansson, GMS III före # 65, Ronny Jensen, Beach Car och # 97 Sven-Åke Svensson, Austro Vau. Foto: Bengt Åce Gustavsson.

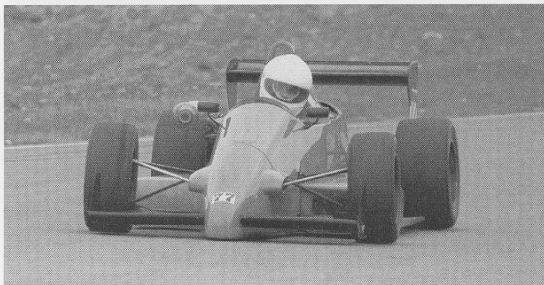
Formel Äldre som mestadels är lika med Formel Vee. Trenden i Formel Vee är tyvärr att klassen minskar. Pelle Svensson vann första heatet för Formel Ford med sin Royale RP 21, och Björn Otterberg, Merlyn Mk 20A det andra.

I Formel Vee tog Christer Eriksson, Hansen Mk IV, sin första seger i Sverige. Tidigare har han vunnit i Finland och Norge. I det andra racet vann Lars Jonsson i sin unika GMS II. Magnus Ahlqvist har nu satt i en original SCA-motor i sin Cooper T 71, så nu är den en riktig F-2:a, och han hade heller inga besvär att vinna dubbelt.



Påhr Svensson har tagit täten i heatet för FF och F-Vee i sin Royale RP 21 före Henrik Hansson och Henry Andersson. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Bland de nyare formelbilarna, även kallade Classic Formula, kom Joakim Broström från ingenstans och vann dubbelt. "Jag körde två race i Formel 4 1991, sedan har jag hållit upp tills nu", sa Broström.



Joakim Broström vann suveränt bägge heaten i Formel Ny med sin Reynard 883.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Hans Eklund, kanske mest känd för sin häftiga SAAB Sonett, debuterade med den äran i en fin SAAB 750 GT.
Foto Bengt-Åce Gustavsson.



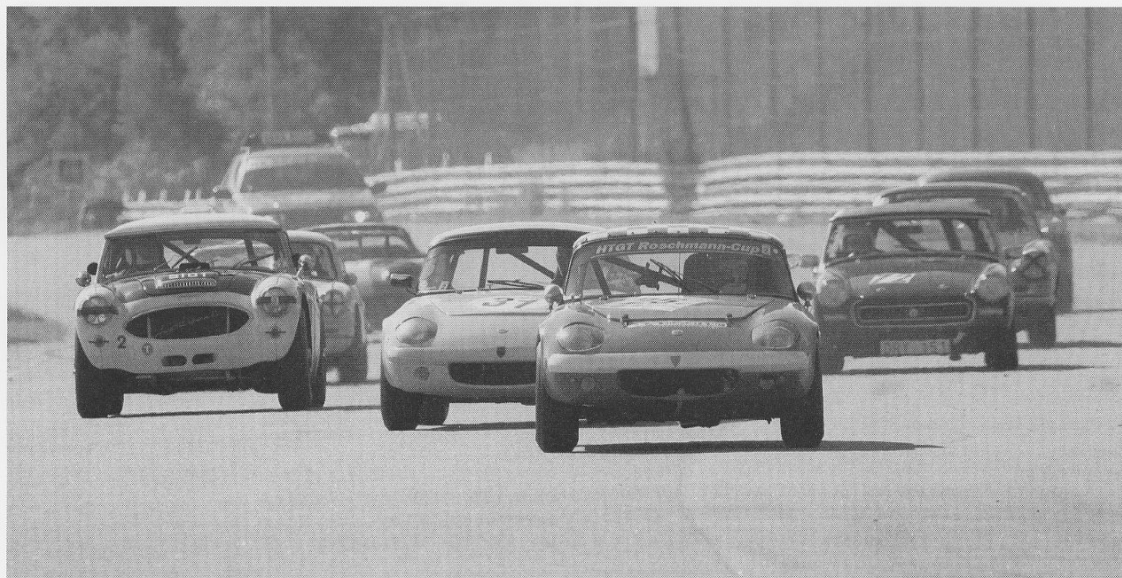
Johan Högman har tagit täten i lördagsheatet för "Std '65" med sin Ford Falcon Sprint, och han vann även på söndagen. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Standard äldre körde ihop med 1000 cc cupen. Johan Högman vann båda racen med sin Falcon Sprint före Lars-Åke Nilsson, Ford Cortina Lotus och Yngve Gustavsson, Cooper S. I 1000 cc cupen gjorde Lars Källberg comeback med eftertryck då han vann bägge racen med sin SAAB Sport före Dan Henningsson, Opel Kadett.



GT/GTS hade endast åtta bilar till start. Detta är en klass som lever upp varje år på Knutstorp, där de tom. kan vara den största klassen. Det var i alla fall en skåning som vann det första racet, trodde han. Rolf "Myggan" Nilsson var först över mållinjen, men fick tidstillägg för tjuvstart, varvid segern istället gick till Roger Adamsson (också skåning, fast nerflyttad). I det andra racet var inte Rolf med, så Adamsson kunde vinna utan problem. Lars-Göran Hagman gjorde en fin uppkörning med sin Marcos 1800 GT till andra plats.

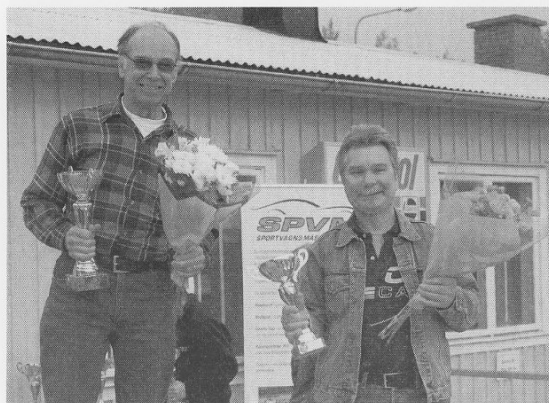
Comebackande Lars Källberg tog en säker dubbelseger på Kinnekulle med sin SAAB Sport.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Rolf "Myggan" Nilsson har tagit ledningen före # 31 Roger Adamsson i sina Lotus Elaner, följda av Anders Lotsengård. i Austin Healey 3000, "SID 1", t.v. och Erling Larsson, M.G. Midget t.h.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

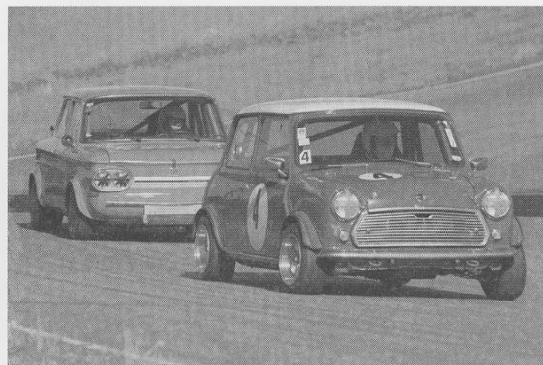


Johan Hansson, Triumph GT 6 leder här före Lars-Göran Hagman, Marcos 1800 GT.
Tyvärr åkte Johan av och tryckte till bilen en smula, men vi hoppas snart få se honom igen.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

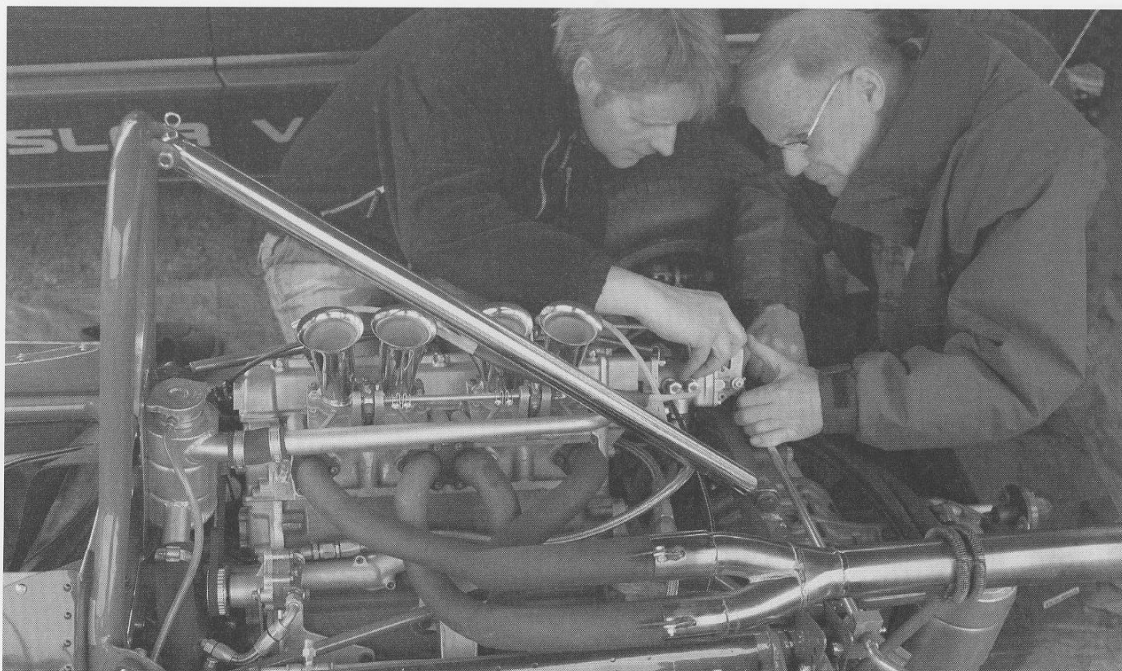


Björn Otterberg och Henry Andersson med blommor och pokaler.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

I Standard ny kom Erik Berger till start med en ny 2-litersmotor i sin Escort. Men det var sonen Anders som var snabbast på tidsträningen. In i kvarnkurvan var det i alla fall Erik som var sist på bromsen, och han tog hand om ledningen. Han jagades av Anders och Göran Boström, Chevrolet Camaro, hela racet igenom. Kent Böe, som äntligen fått fart på sin NSU, snurrade två varv ut på rakan. Topptrion passerade förbi med en hårsman, och det blev ingen plåtkontakt. Erik kunde hålla undan och vinna racet. Andra racet blev mer dramatiskt men mindre spännande. Efter ett varv hade Anders Berger parkerat sin Escort med bruten drivaxel, Mikael Mattsson med sprängd kardan och Göran Boström med sjuk motor. Kvar att ge Erik en match var Thomas Hall. Hall hängde inte med i det första racet då han körde på nya 15 tums hjul. Utväxlingen blev helt fel, men med 13 tummarna på igen, hängde han lätt med Erik Berger. Men det räckte inte till för att göra en attack. Erik höll lätt undan och vann sin 24:e seger sen comebacken 1997.



Roliga bilar i Std.ny. # 4 Ronnie Mattsson i Mini Cooper S före Kurt Böe i en NSU TT.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



*Magnus Ahlqvist har nu fått en riktig SCA-motor till sin Cooper T-71 Formel 2 bil.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



*Erik Berger har passerat sonen Anders i lördagsheatet och följes av Göran Boström, Camaro.
Erik fortsatte mot seger, och passade på att även vinna på söndagen.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

Rekordkörningar på Västerås flygfält, 3 juni 2007.

RHK-förare slog 4x2 världsrekord.

Nestorarrangören i hastighetsrekordkörningar, Lennart Lindström, jämte Sättrabrunns MK bjöd in till världsrekordförsök med stående start; 500 m och 1000 m på Västerås flygfält. Åtta förväntansfulla förare, jämte ekipage hade mött upp. Man hade lovat strålande väder, och så blev det också. Man hade kanske hoppats på ett större deltagande, men det faktum att det här gällde världsrekordförsök gjorde att FIA var mer direkt involverade, och att det då krävdes internationell tävlingslicens, gjorde kanske att en del stannade hemma.

PER HÅGEMAN

Från RHK ställde dock fyra ekipage upp, Frank Högman i en Effyh med 350 cc JAP-motor, Rickard With också i en Effyh, men med en modernare 500 cc GM-motor av speedwaytyp, Hasse Hillebrink i en helt standard BMW 328 av modern modell, samt skrivaren av dessa rader med Krister Wigrens SAAB Sport. Högman hade dessutom med sig en 500 cc JAP-motor för att utmana i 500 cc klassen.

Man kan säga att detta är detsamma som drag racing, bara det att man kör längre, och en och en. Resultatet redovisas som genomsnittsfarten på distansen, medan man i dragracing räknar sekunder som resultat. 500 meter och 1000 meter kördes i samma repa, och när man kört, så fick man vända, starta om, och köra samma tillbaka, varvid ett snitt räknades ut. Det var tillåtet att köra flera försök för att försöka förbättra resultatet. Försöken kördes på start- och landningsbanan fastän flygfältet var i drift, varför man fick göra en paus när Ryan Air förväntades landa.

För RHKarnas del blev resultaten att Frank Högman, Effyh-JAP 350 cc på 500 m resp. 1000 m nåd-

de 78,404 resp. 90,463 km/h. Rickard With, Effyh-GM 500, 103,558 resp. 124,763 km/h. Per Hågeman, SAAB 96 Sport (1100 cc klass) 87,829 resp. 109,127 km/h och Hasse Hillebrink, BMW 328 (3000 cc klass) 89,535 resp. 115,523 km/h. Högman, With och Hillebrink satte nya rekord på "blankt papper" medan undertecknad lyckades slå ett gammalt rekord. Roligt att veta kan ju vara att vår medlem, Nicklas Enander har rekord i 750 cc klassen med 87,149 resp 106,657 km/h satt med en SAAB 93 på Uråsa flygfält år 2001.

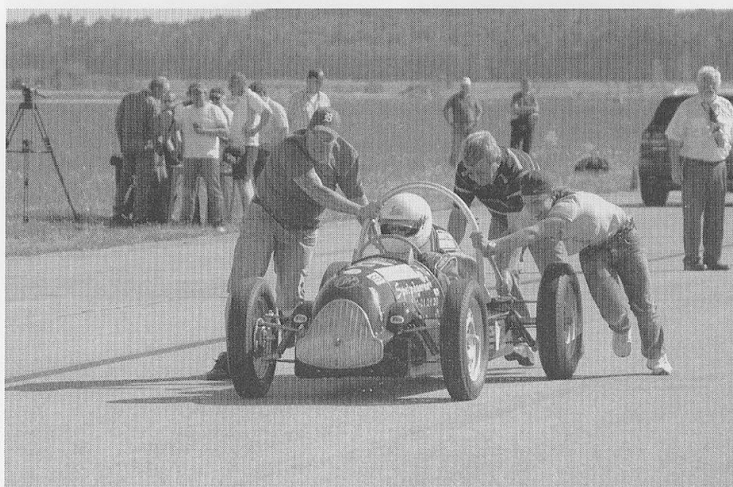
I övrigt sattes rekord med så olika bilar som Viper GTS (Erik Behrens), VW Touareg TD (Erik Bjälkvall) och Porsche Turbo (Jocke Qvarnström). Paradoxalt nog misslyckades den i särklass största satsningen totalt. Volvo hade anmält Boije Ovebrink med en överladdad diesellastbil för att slå Boijes eget gamla rekord med en MAN-lastbil, men här kom man inte ens i närheten av de gamla rekorden, trots ett intensivt mekande och felsökande.



Frank Högman t.v. och Rickard With konstaterar att de slagit var sitt världsrekord med sina Effyhuvar.
©Ken Håkansson, VGM Productions.



Lugnet före stormen. Rickard With 2:a fr.v. med hela familjen. ©Ken Håkansson, VGM Productions.



*Ovan t.v. Rickard With får pushhjälp till starten och t.h. Frank Högman samlad före start.
©Ken Håkansson, VGM Productions.*

*Redaktören med
Rekordsaaben.
OBS de aerodynamiska
förbättringarna medelst
racingtape.
©Ken Håkansson,
VGM Productions.*





Några av deltagarna, fr.v. Rickard With, Effyh, Hans Hillebrink, BMW 328, bägge RHK, Erik Behrens, Dodge Viper GTS, Boije Ovebrink, Volvo Trailerdragare och Erik Bjälkvall, VW Touareg TD. ©Ken Håkansson, VGM Productions.



Rickard With i farten.
©Ken Håkansson, VGM Productions.



Efterfest. ©Ken Håkansson, VGM Productions.



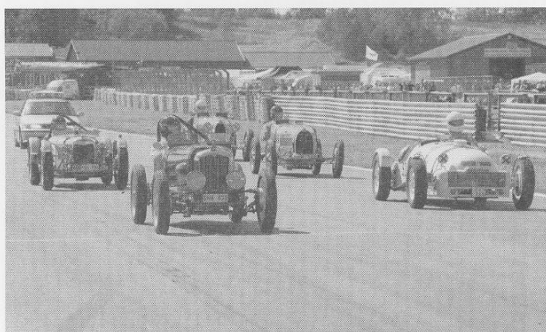
Deltagarna under helgens världsrekordförsök. ©Ken Håkansson, VGM Productions.

Classic Velodromloppet 4, Karlskoga, 15-17 juni, 2007.

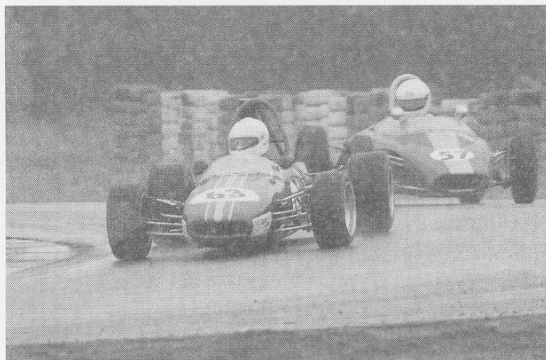
RHK-Cupen körde årets 3:e och 4:e deltävlingar i Karlskoga, för fjärde gången i rad under det klassiska namnet Velodromloppet. Det blev återigen succé. Med strålande solsken både på fredag och lördag trivdes de drygt 4000 åskådarna, och de kunde se närmare 250 startande på banan, samt uppvisning med gamla motorcyklar. Det enda som drog ned stämningen en aning var det ihållande regnvädret på söndagen. De tappra åskådare som ändå tagit sig till banan fick se härliga fighter i regnet.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

De allra äldsta bilarna med både 50, 60 och 70 år på nacken är alltid mycket speciella att se. Rolf Nyström i "Snövit" gjorde en hejdundrande rivstart så det rök ordentligt från bakhjulen. Båda loppen dominerades av Roy Palm i sin Rally Salmson 2 sits. Han vann båda racen före just Rolf Nyström i sin Ford Spec. I första racet kom Magnus Neergaard trea med sin Riley 9 sports och i det andra racet kom Janne Hansson trea med en Bugatti 35A. Per-Olov Håkansson vann i alla fall priset för äldsta bil i fältet med sin Bugatti 37A från 1927.

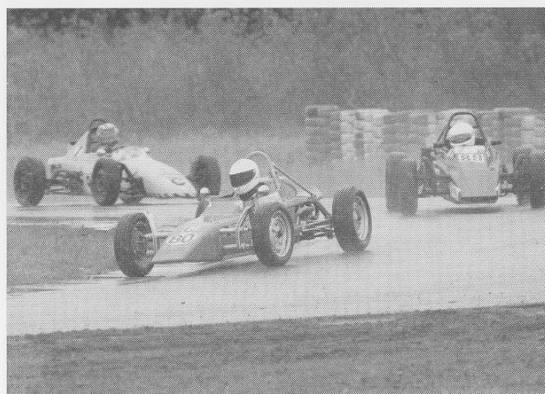


Startklart för de äldre. Främst Roy Palm, Salmson Rally, t.h. Rolf Nyström, Ford Nordisk spec., t.v. Magnus Neergaard, Riley 9 Sport, och bakom, Janne Hansson, Bugatti 35A och Per-Olov Håkansson, Bugatti 37A.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Från söndagen, Jörgen Carlsson, Merlyn Mk III före Göran Anderberg, Lola Mk 3.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

I heatet med litet nyare formelbilar såg vi "Halvpannor" från 50-talet, Formel Junior från tidigt 60-tal, samt några 1000 cc F-2 och F-3. Jörgen Carlsson, Merlyn Mk3, ledde från pole, men passerades sedan av Magnus Ahlqvist i sin Cooper T 71, F-2:a, som vann före Carlsson och Leif O. "Röret" Jönsson. Här deltog även den mest långväga gästen denna gång, nämligen Formel Juniorentusiasten m.m., Duncan Rabagliati från England med en Alexis. Av Halvpannorna var Per Hågeman snabbast före Frank Högman, medan Olle Linde fick bryta. I andra racet vann Carlsson före Ahlqvist och Per Gustafson, Brabham BT 18. Halvpannorna vanns av Högman före Hågeman.



Thomas Marklund, # 80, RPB, före Christer Eriksson, Hansen Mk IV och Lars "Vegas" Johansson, GMS III. Eriksson kunde senare passera Marklund och vinna. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

I Formel Vee hade vi några finska vänner på besök. Helgen dominerades annars av Christer Eriksson, Hansen Mk IV som vann första racet från pole före Thomas Marklund, RPB och Lars "Vegas" Johansson GMS III. I det andra racet vann Eriksson åter före Marklund och Sven-Åke "Billebergar'n" Svensson, Austro Vau.

I det stora Formel Fordheatet stod Bert Lundgren i pole. Han passerades snart av Aslak Heldal Haugen som körde sitt livs race då han för första gången vann en totalseger. Glädjen gick inte att ta miste på; han sken som en sol. Bert kom tvåa och Henry Andersson slutade trea. I det andra racet kunde Henrik Hansson



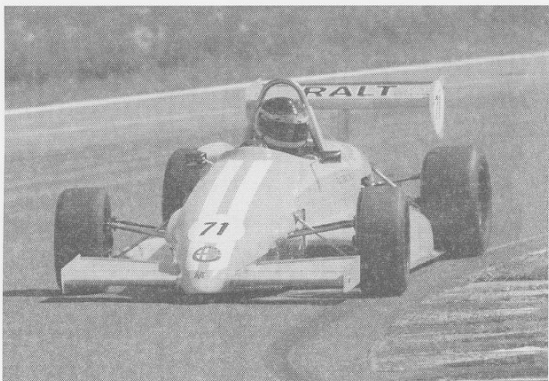
*En glad Aslak Heldaal Haugen efter sin seger.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

vinna trots att han var ute och klippte gräs vid ett tillfälle. Aslak gjorde ånyo ett starkt race och blev tvåa medan Henry Andersson lyckades ta tredje platsen ännu en gång.



Trångt i söndagsblötan. Bert Lundgren först med sin Van Diemen RF 88 före # 50 Henrik Hansson som segrade, Van Diemen RF 76. Pelle Svensson och Arne Evaldsson följer i regndimman. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Classic Formula har fått en ny stjärna i år. Han debuterade på Kinnekulle och tog här i Karlskoga sin tredje raka seger. Jag pratar om Joakim Broström. Han uppvaktades av Petter Huse som blev tvåa före Christer Andreasson. I andra heatet blev det norsk dominans i regnet. Huse vann före Kolbjörn Heldaal och Seved Lundberg.



De historiska racersportvagnarna blev ett rent Sports 2000 heat i år. Nicklas Johansson dominerade totalt och vann båda racen enkelt. Joakim Bergman kom tvåa och Jonas Qvarnström trea. Nykomlingen Johan Andersson som debuterade på Kinnekulle senast, hade otur och sprängde sin motor på fredagen. Man fann på råd då han åkte och köpte en ny bil som han kom till start med istället. I det andra racet kom Kåre Minnberg tvåa före Joakim Bergman.



*Ärevaru på lördagen för Sport 2000. I mitten segraren Nicklas Johansson, t.h. tvåan Joakim Bergman och t.v. trean Jonas Qvarnström.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



*Ärevaru på lördagen för de små standardvagnarna. I mitten segraren "Zeb" Wrethagen, t.h. tvåan Nils-Olov Jonsson och t.v. trean Krister Wigren.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

I klassen för de minsta standardvagnarna före 1965 var det en trio som höjde sig över mängden. Sebastian Wrethagen, BMC Cooper S 1071, tog pole före Arne Allard, Fiat Abarth 1000 och Johan Solman, Jaguar Mk II. Det blev också dessa tre som inledde racet bäst. Men både Allard och Solman fick bryta. Wrethagen vann därför stort före Nils-Olov Jonsson och Krister Wigren, bägge i SAAB Sport. Sebastian Wrethagens son, Adrian vann det andra racet före Allard och Jonsson. Fredrik Tornérhielm bjöd på en imponerande balansakt då han stod och balanserade på två hjul på gräsmattan. Kan du göra om det igen, Fredrik?

Christer Andreassen mönstrade en jättesnygg RALT-Alfa RT 30. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Fredrik Tornérhielm utförde denna balansakt innan han kom ner igen och jagade ifatt så att han vann sin klass genom att snuva redaktören på upploppet. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Yngve Gustavsson tillbaka i Kojan. Här före märkeskollegan Lars Bergström. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Fight i Ejes kurva. T.v. Liro Mäkinen från vårt östra grannland i något hos oss numera så ovanligt som en BMW 1800 Ti och t.h. Lars Esselius i Ford Falcon Sprint. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Även bland de stora standardvagnarna var det en trio som utmärkte sig. Thomas Gustavsson, Ford Mustang, vann före Tommy Brorsson, Cortina Lotus och Lars Esselius, Ford Falcon Sprint. Efter en rad avåkning- ar och snurrningar i det andra racet blev resultatlistan väldigt omkastad. Finnen Henry Tauskanen i sin lilla Kojan var den som behärskade regnet bäst och han vann före landsmannen Juha Liukkonen, Ford Falcon, medan Bo Johansson blev trea i sin Renault R8 Gordini.

I GT/GTS var Rolf "Myggan" Nilsson sams med domarna den här gången, och då blev det en odiskutabel dubbelseger. Tvåa i bägge heaten blev Roger Adamsson. Trea i första blev Lars Bondesson, och i det

andra Björn Glestad. Den snabbe regnexperten från Finland, Jari Tabell, låg på en tredje plats med sin Triumph Spitfire, och hade andraplatsen inom synhåll i regnet, då det plötsligt började torka upp, och han ramlade ner till fjärde i stället. Klassen fick ett riktigt fint besök då Svenska Bilsportförbundets ordförande, Kåge Schildt, luftade sin Austin Healey. – Historisk racing har alltid legat mig varmt om hjärtat. Detta är den enda tävlingen som jag kör varje år, och jag tycker det är ett jättebra arrangemang. I min position är det dock väldigt viktigt att jag inte hamnar i någon tveksam situation. Därför är jag mycket noga med att köra snyggt och rent, sade Kåge Schildt.



*Svenska Bilsportförbundets ordförande, Kåge Schildt var med med sin Austin Healey 3000. Snyggt och rent var det, ja!
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



*Come back från modern standardvagnsracing till historisk racing. Anders Dahlgren har gjort utmärkt ifrån sig med sin VW Scirocco. Här i kurvfight med Mikael Mattsson, Alfa Romeo Alfetta GT.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

Den absolut största klassen var Standard Ny för bilar mellan 1966-81. Här fick man tom.flytta om några förare till andra klasser så att alla skulle få vara med och köra. Tyvärr tog det lång tid att ställa upp alla till start, och det var oro i leden, varför startern dröjde länge innan han släppte fältet. Allt för länge visade det sig, eftersom Rune Tobiasson sprängde en kylarslang i startögonblicket. Kylarvattenet sprutade som en fontän runt hans BMW 3,0 CSL. Detta var inte det enda problemet. I samma ögonblick gick bromsvågen sönder och låste båda framhjulen så att han blev stillastående efter bara 20 meter. Alla lyckades med nöd och näppe ta sig förbi utan kontakt, även om det gick brett för en del i det utspillda kylarvattenet. K-G Almström ledde fältet och tillsammans med Mikael Östberg drog de upp ett rasande tempo som ingen kunde hänga på. Östberg tog sig förbi Almström och vann racet. Anders Berger körde i mål som distanserad trea. I andra racet i regn visade Anders Berger vilken skick-



Falkenbergsmästerskapet. Tomas Hall i sin Escort BDA före Jonas Bengtsson, Ford Capri. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

lig förare han är. Han surfade fram genom regnet och vann med 23 sekunder. Bakom honom hade Erik Berger och Mikael Östberg en fight; men Öst-

berg straffade ut sig själv genom att ta escape roaden vid ett tillfälle. Erik kunde inte matcha Anders denna dag.
-Mina regndäck är minst sex år gamla så jag borde kanske köpa nya, sa Erik Berger.



*Richard Westberg fick problem med sin M.G. B.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

Roskilde Ring 1955 – 68

Roskilde Ring levde en kort men intensiv period. Man körde som regel hela fyra större tävlingar per år mot vanligtvis två på svenska banor. Banan anlades i en grusgrop ganska centralt, där man även kört moto-cross. Man började med en kortare bana på ca 700 m, som utökades 1957 till ca 1400 m. Många svenskar sökte sig också hit, och en del tog med sig segerbuckla hem.

Persbergaren, Bergvägg, Troberg, Brorsson, Wisell, Bornebusch, Sjöstrand, Berglöt, Josephson för att nämna några. Något ovant var väl också att man alltid fick hyfsat betalt för att köra, 450:- Dkr vill jag minnas, och det kan man väl nästan 10-faldiga idag.

REDAKTÖREN

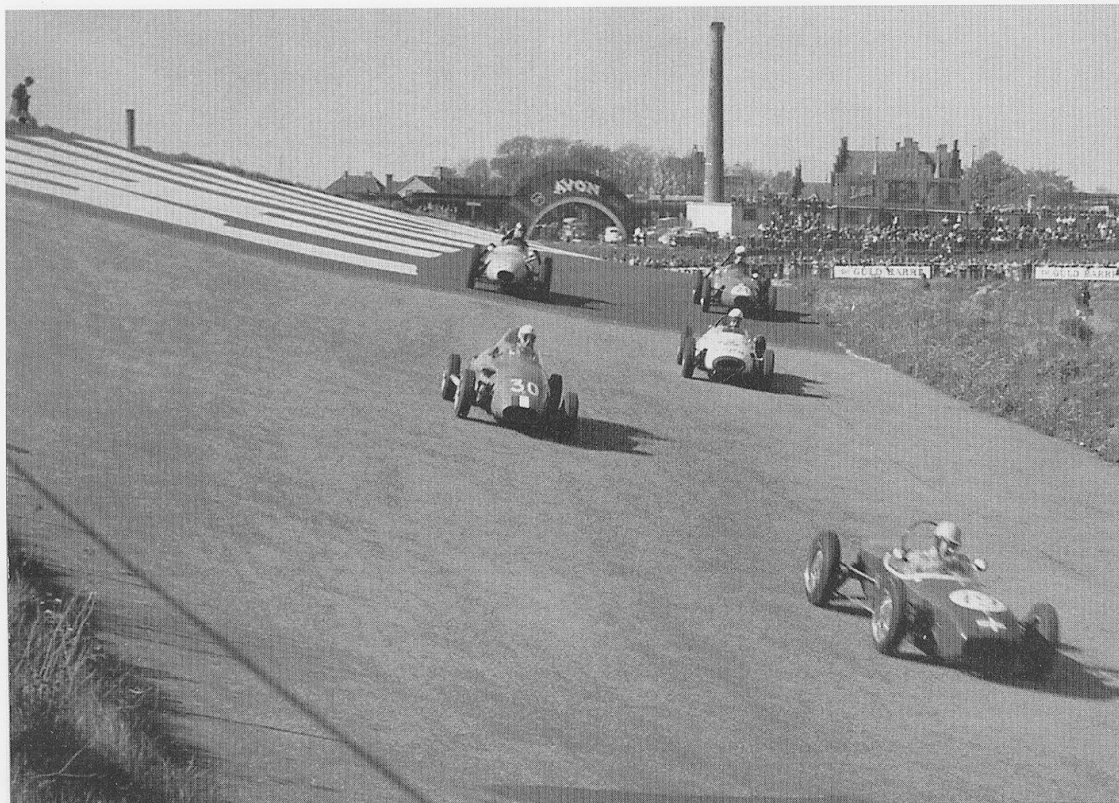
De naturliga läktarna var också välfyllda, och det var sällan att det var under 10.000 åskådare. Stämningen var oftast på topp, liknande Idrottsparken i Köpenhamn.

En massa minnen har ju etsat sig fast, och jag minns särskilt en episod, f.ö. under den sista tävlingen som kördes på RR. Hela vårt team, "No Racing Team", var anmält med Magnus Neergaard och under-teckad i DKW Junior, och Gerry Johansson och Lennart Henjer i Saab Sport. Vi körde alla i Gr II under 850 cc, och för egen del hade det gått så där "lagom bra" i första heatet vill jag minnas. Så i det andra lyckades jag naturligtvis få in trean istället för ettan i starten, varvid den hårdpumpade tvåtaktaren omgående surade ner sig, och jag blev stående på startplattan innan den till slut hade blåst rent. Så det var bara att en-

sam jaga på så mycket man orkade. Efter några rundor såg jag Lennart Henjers postgula Saab. Den gick tydligen bara på två cylindrar. Problemet för mig var bara att jag bara hade 50 m tillgodo från att bli varvad. Vad emellertid Lennart, som missat min startfadäs, såg i backspegeln och konstaterade var: Oj, där kommer Per, och han är i ledningen och jagas av tre Fiat Abarthar! Vi hade mycket roligt åt det i efterhand. Tyvärr så blev både Lennart och jag oplacerade, då vi blev varvade i sista heatet, och det gick inte. Blev man det i tidigare heat så kunde man få en "kalkylerad tid" efter någon formel som vi inte begrep. Nu var ingen av oss varvade i första heatet, så den förmånen nyttjades inte i detta fallet. Däremot hade jag tidigare traggat mig igenom en hel tävling med fem heat på Jyllands Ringen med avhoppade gasstag och annat och åtnjutit "kalkylerad



Flygbild av Roskilde Ring. "Politiken" texten visar var den ursprungliga banan gick.



Från Åbningsløbet 1961. I täten "Vognmanden" Gunnar Henriksen i en Lotus 18, följd av Jaques Cales i en Stanguellini och den slutlige segraren, Joerges Bagger i numera Horst Brünings Lola Mk II.
Foto: Lennart Henjer.

tid" och till min stora lycka lyckats bli omarvad i sista heatet, men det var kanske en helt annan historia.

Sedan hela mitten av 60-talet var banan nedläggningshotad på grund av allt "stör" i samband med tävlingarna, men varje vår så körde man ånyo sitt "Åbningsløb", och allt var frid och fröjd. Detta hot gjorde dock att man inte lade ner några pengar på underhåll av banan, vilket jag själv också en gång fick erfara. Efter starten, innan Lucasbron hade det blivit en stor håla i backen, vilket jag trots varningar inte observerat och passerade med god styrfart, vilket medförde att hela stolunderredet brakade ihop, så det var bara att hänga i ratten.

Dock hann tyvärr till slut verkligheten ifatt RR och under vintern 1968-69 hade det också skett omfattande vandalism på byggnader och utrustning, varför ASK, som arrangerade, fann för gott att kasta in handduken, till stor sorg för många racingfans. I dag



Picko Troberg i full rulle med sin Gr II Kojan vid Copenhagen Cup 1965 där han blev tvåa. Han var riktigt i farten då han även körde Gr IV Kojan och i F-3 med sin Brabham där han segrade Foto: Per Hågeman.

finns där en park som heter just Roskilde Ring, och även om all banbeläggning och liknande kännetecken är helt bortraderade, så är kuperingen på och runt banan kvar, så plötsligt förnimmer man ljudet och doften, och kan stå och drömma sig 40 år tillbaka i tiden.



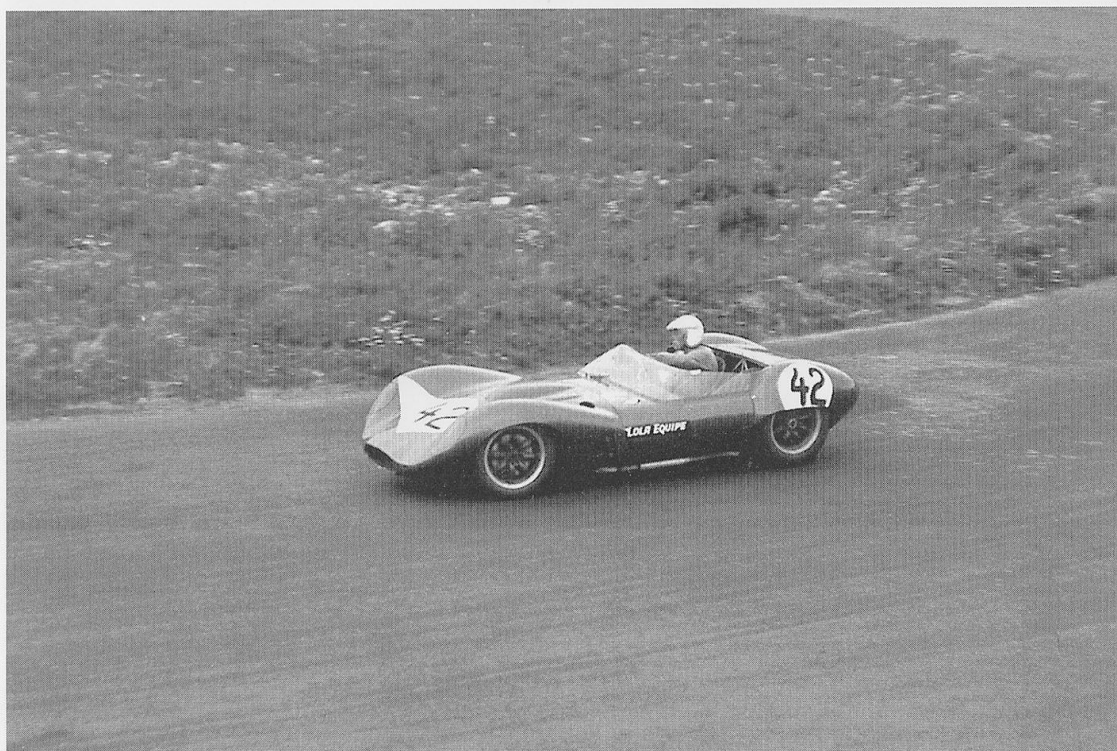
Starten har gått i klassen Gr II "up til ådehundredeoghalvtreds cc" vid Åbningsløbet 1968.



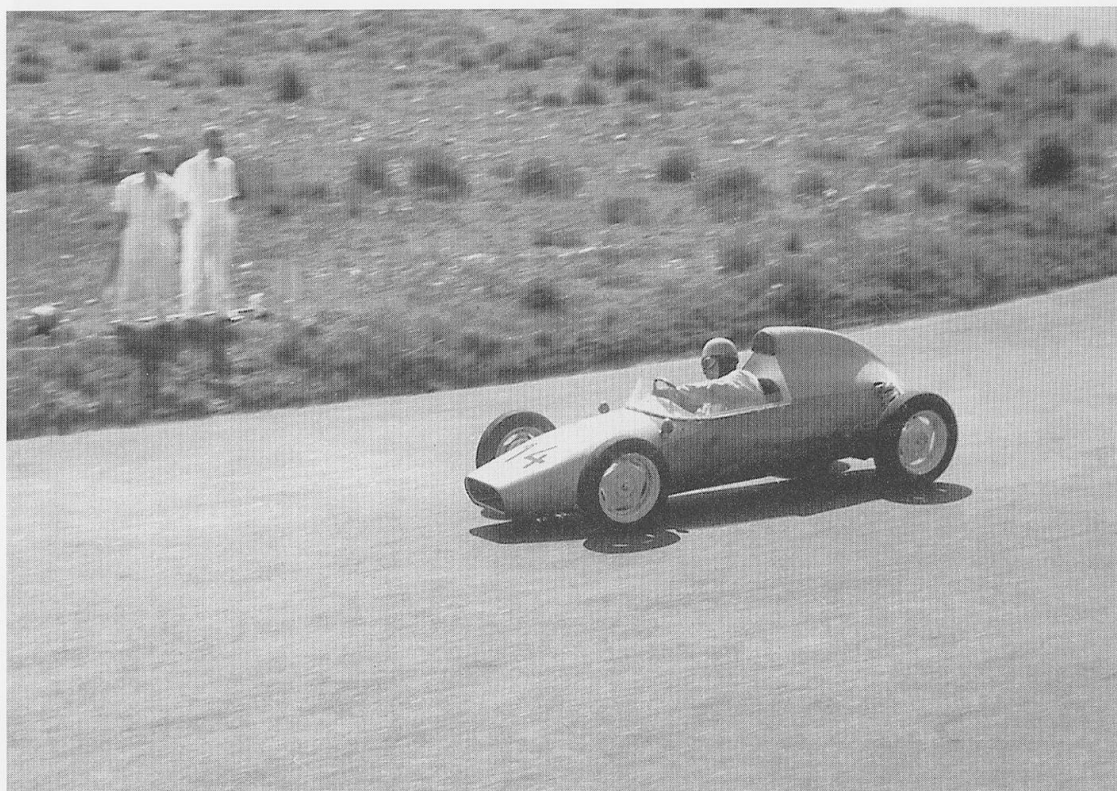
Från depån, Åbningsløbet 1961. Mycket intressant, och inte en husbil i sikte. Foto: Lennart Henjer

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

ROSKILDE RING



Från Grand International 1959. Peter Ashdown med sin Lola Mk I var så överlägsen att han placerades ihop med de stora bilarna på i söndagens tävlingar där han blev fyra. Foto Magnus Neergaard.



"Svenne Bergvägg" Andersson med sin Swebe-Dauphine, men det blev inte någon framstående placering. Foto Magnus Neergaard.



Gunnar Andersson i sin Osca försedd med Volvo B16-motor. Foto Magnus Neergaard.

NOSTALGIA



Nostalgibild – inte från Roskilde men väl från Rufforth, GB. I främsta ledet fr.v. en Mini Marcos, Diva GT 10F och en Lotus Eleven "GT". I det andra ledet kan skönjas fr.v. en Ginetta G4, en Costin Nathan, en Cox GTM, en Ginetta G12 samt ytterligare en Lotus Eleven "GT".