

RUTFLAGGAN NR 3 2009



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

VELODROMLOPPET



Magnus Ahlqvist i Ronnie Petersons March 721X. Tyvärr blev den inte den "World-beater" man hade hoppats på. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

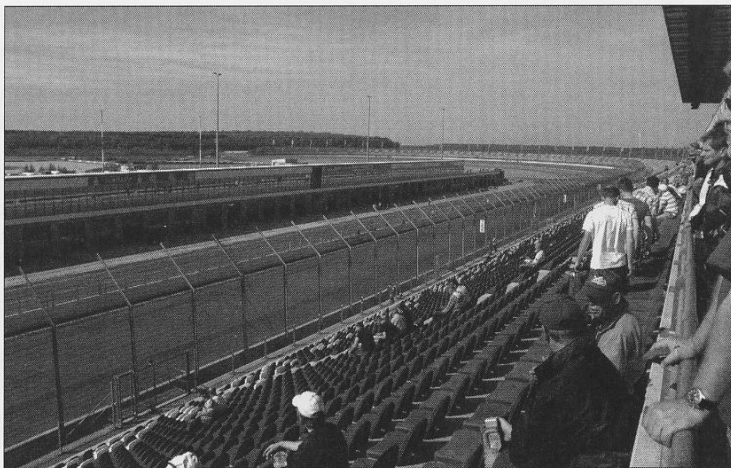
**OBS! Avslutningsfest, prisutdelning och årsmöte
den 7-8/11 2009. Se sid. 5!**

RHK-vänner!

Så håller en sommar att ta slut. Det återstår bara en tävling för oss RHK:are och det är Falkenberg. Efter den tävlingen blir det årsmöte som i år kommer att vara i Karlsborg, en plats där klubben tidigare haft ett bejublat årsmöte, ett möte som Pelle Svensson kommer att stå värd för. Jag tror att vi kan se fram emot en kul kväll och mer info om detta möte på annan plats i tidningen.

Hur har då sommaren varit? För min del startade den med ett besök på Jim Clark Revival på Eurospeedway Lausitz den 15-17 maj. Denna fantastiska anläggning som ligger utmed Autobahn mellan Berlin och Dresden, ungefär 6-7 mil innan Dresden. Jim Clark Revival har tidigare gått på Hockenheim, men av olika orsaker hade man flyttat evenemanget till Lausitz. Det här är banan som byggdes, precis som Rockingham i England, för att ta emot den amerikanska Champ-Car serien. Året var 2001 och året då de båda tornen i New York utsattes för ett ofattbart attentat, och på Eurospeedway blev det minst lika dramatiskt. Alessandro Zanardi gör efter ett snabbt depåbesök i ledning ett misstag och olyckan är ett faktum. Zanardi mister båda sina ben och en lysande karriär är till ända – trodde vi, men med proteser kör denne fantastiske italienare idag vidare, men nu i standardbil i WTCC. Kenny Bräck vann tävlingen kanske jag skall tillägga, men ett dystert år för både amerikanare och Zanardi blev facit.

Kanske är det så att det strul som ägde rum mellan arrangör och banor fick det hela att bli en smula avslaget. Av de klasser som tävlade var det inte mycket som var speciellt sevärt. En klass med Formel Vee med ett hopkok av bilar, där nog inte många klarat en besiktning i Sverige. En standardvagnsklass med en salig blandning av bilar, alltifrån Greger Peterssons fina Escort RS till Trabant, Lada, Skoda, Porsche, Ford Mustang, Aston Martin DB4GT och en Ford GT 40-replica. Behållningen var som ni förstår Greger Peterssons bil och hans fina körning. EuroBoss kom till Lausitz med 13 bilar, även det en varierande samling med allt från Dallara Nissan V6 till en Panoz PD01 med en Cosworth 2,8 liter V8:a. Jag är inte riktigt säker på att jag tycker det här är en tillräckligt intressant klass. Bilmaterialet är skiftande och så även förarna för att det skall bli riktigt bra racing. Så följde en standardvagnsklass med Porsche Turbo, GT2 DP 935, Chrysler Viper, Mitsubishi Lancer Evo 7 samt några Golfar, en Ford Focus, en V8 Star och Triumph Dolomite???. Tja blandningen kändes en smula märklig, men man får väl inte vara så noga.



Lausitzring, från depåområdet.

Orwell Super Sports Cup fanns på plats med Kent Abrahamsson, Bernt Andersson och den evige entusiasterna Janne Brunstedt. Bernt körde sin Lola T212 och Kent och Janne var sin Chevron B 19. Som vanligt var de svenske med i tätstriden i ett annars tyvärr ganska magert startfält om 12 bilar. Den här klassen är alltid lika sevärd, men det dåliga startfältet var kanske ett utslag av de dåliga tiderna eller arrangörstrulet.

Vi blev också bjudna på en klass med Formel 3 bilar. En så kallad interserie med österrikiskt ursprung där man friskt blandade F 3:or med World series by Renault, F 3000, Martini BMW FF Grp E, Coloni-Nissan FF med mera.

Det bästa spar jag till sist och det är för många av er inte oväntat Lurani Trophy. Trevligaste inslaget var heller inte oväntat Lars-Göran Sjöberg med sin Swebe. Tvåa i klassen och en glad Sjöberg blev resultatet. Jag gillar den här klassen och det av många skäl. Det mesta verkar genuint och startfälten är alltid bra med många av de gamla klassiska Formel Juniorbilarna. Mätte den här klassen fortsätta att fungera och med Orwell Super Sports var det behållningen från Lausitz. Nja, kanske inte riktigt sant, för sällan har jag varit på en bana med så sympatiska funktionärer och ett alltigenom fungerande program. En fantastisk anläggning som måste ses! Den lilla byn Annahutte bara några kilometer från anläggningen bjöd på en hemtrevlig och fin atmosfär, där man fortfarande kunde ana det gamla DDR. Rekommenderas varmt!

Här hemma fungerade Velodromloppet på det allra bästa, och klubben gjorde kanske en av sina bästa tävlingar någonsin. Kul, och klubbens ekonomi är nu god, vilket gör att framtiden ser ljus ut. Det betyder självklart inte att vi skall slösa bort våra pengar, men oron om ett nästa Velodromlopp och en ekonomi inför detta är inte stor.

Så kära vänner! Njut av de sista fina sommardagarna och en förhoppningsvis fin höst.

JANNE TROMARK, ordförande i RHK

Om det inte stämmer i matrikeln, eller om Du flyttar, eller byter telefon, kontakta medlemsregistratören, Anders Ek: 070-274 40 62, anders.ek5@comhem.se.

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Ja, det är fullt upp med allt. Bilar som skall besiktigas, och allt som skall lagas. Dekan behöver en ny drivaxel då det kändes som om att den ville ge upp helt på Knutstorp. Och så hoppar trean ur. Får se hur man skall fixa det. Midgeten går däremot bra efter den senaste 5-årsservicen. Det är bara det att man skall komma ihåg att hålla på soppa...

Så har det ju varit fint väder, så det har varit segt att beta av Rutflaggan bit för bit. Det var delvis därför det var bäst att ställa in Våler för min del så att innehållet skall bli färdigt någon gång.

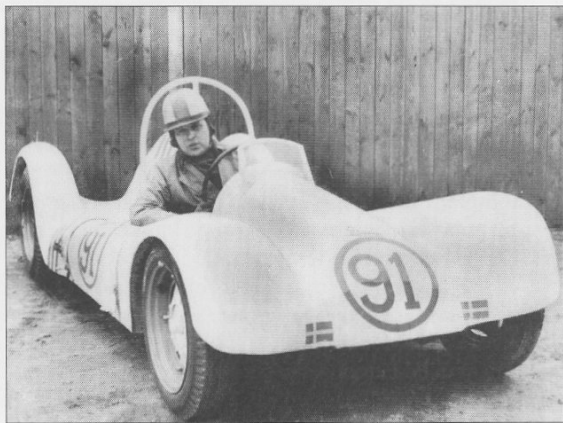
Ni är väl inne på "nätet" och kollar ibland. Vi har ju vår egen sida som verkar funka bra när man väl lärt sig. För undertecknad tar det ju litet extra tid. Jag lyckades dock komma in på "500 Owners Association" hemsida som innehåller mycket. Bl.a. så fanns där resultat och utmärkelser från 2005 års tävling på

Goodwood. Vi brukar alltid ha med oss ett pris "The Best Englishman beaten by the Best Swede Award". Några gånger har det varit RHK-klockor, sedan har det också varit dalahästar. Eftersom det är riktat till någon engelsman så har vi ju formulerat texten på engelska, och detta finns också med på deras hemsida. Jag klarar väl engelska hyggligt, men tänk, här kan man klicka sig till en översättning till svenska. Fantastiskt! Vårt pris kom att heta: "The Best engelsman misshandlad av bästa svenska Award". En något knagglig och ofullständig översättning. Det finns alltså flera betydelser på "beaten". Den som i detta fall skulle ha utövat misshandeln var Peter Kumlin. Ja, de som känner Peter förstår ju att det är helt fel. Han tilldelades dessutom "Gentlemen Drivers Award" i samma tävling, och det hade han nog inte fått om han gått in bokstavligt för översättningen.

Sven "Bergvägg" Andersson

Vår hedersmedlem Sven Andersson, oftast bara kallad "Svenne Bergvägg", avled den 1 juli, just på upploppet till sin 91:a födelsedag.

Svenne var aktiv under nästan två decennier. På grund av kriget tappade han nästan 10 år innan han kunde börja tävla 1947 med sin första Swebe som han byggde tillsammans med Bengt



Peterson, Ronnie Petersons far. De turades om att tävla, innan man 1948 byggde var sin Swebe, försedda med 500 cc JAP-motorer. 1949 byggde man så ytterligare två nya Swebe. Efter ett antal tävlingar bytte Sven ut JAP-motorn mot en snabb SRM-motor, och denna kombination kom att bli hans segervapen på otaliga rundbanor. Men Sven

körde också på asfalt, och efter ett par bara halvt lyckade Swebe-byggen, skaffade han 1955 en ny Cooper-Norton, vilket var det bästa man då kunde få, även om motorn från början var helt slut. Även här var han mycket framgångsrik, kanske särskilt på Roskilde Ring.

I och med Formel Junior i slutet av 50-talet, kom Svens tävlande in i en ny era. Han byggde först en bil med trimmad Renault Gordinimotor, och sedan en till, midgetbaserad vagn också med Renaultmotor, men insåg snart att det inte dög med hemmabyggen, och skaffade en Lola Mk II från Fitzwilliam racing, och snart kom framgångarna. Lolan ersattes med en Cooper med Fordmotor med fortsatta goda resultat. Formel Junior ersattes med F-3 på 1000 cc, och 1966 satte Sven och Bengt igång att bygga igen. För att slippa hamna i hemmabyggarfällan så kopierade man oblygt en Brabham BT 15 i 4 exemplar, av vilka Sven själv körde en.

Dessa blev de sista bilbyggena, men Svenne var naturligtvis inte sysslös. Bl.a. så sysselsatte han sig med att bygga turbomotorer för båtbruk. Under sin aktiva tid sysslade han också med smalfilmning.

Sven sörjes närmast av dotter med familj, men även av alla de som varit hans många vänner inom motorsporten.

Per H.

Välkommen till avslutningsfest, prisutdelning och årsmöte, Hotell Wetteren, Karlsborg den 7-8/11 2009.

Program enligt nedan

Lördag den 7/11

- Kl 12.30 Lunchbuffé. Meny: Inkokt lax, romsås och kokt potatis 110:-/pers
- Kl 14.00 Visning av Karlsborgs Fästning alt. besök på tekniskt museum
- Kl 16.00 Eftermiddagskaffe/kaka
- Kl 18.00 Prisutdelning.
OBS! Inga priser kommer att skickas utan skall avhämtas personligen, eller vid förhinder av tidigare anmält ombud.
- Kl 19.30 Middag, 3 rätters. Klubben bidrar med 100:-/pers 250:-/pers
Meny: Förrätt: Brushetta toppad med färsk svamp (tunn gräddstuvning med cognac) Varmrätt: Laxfylld rödtunga, champagnesås kokt färskpotatis med broccoli. (Rödvin)
Dessert: Passionsgelato med nötflarn och krämig vanilj.
- Dans/disco. Bar

Söndag 8/11

- Extra frukost För de som fixar eget boende 85:-/pers
- Kl 10.00 Årsmöte
- Kl 12.30 Lunchbuffé. Meny: Helstekt fläskkarré, plommonsuy med kokt potatis och haricots verts. Eftermiddagskaffe/kaka. 110:-/pers
- Kl 13.30 Ordet är fritt. Möte med styrelsen och klasspapporna.

Övernattningsmöjligheter:

Kombirum singel, inklusive frukost	550:-/natt
Kombirum dubbel, inklusive frukost	650:-/natt
Standardrum singel, inklusive frukost	750:-/natt
Standardrum dubbel, inklusive frukost	850:-/natt
Standardrum + singel, inklusive frukost	900:-/natt
Standardrum + dubbel, inklusive frukost	1.050:-/natt

För de som vill komma med husbil eller har annan övernattning, så finns möjlighet att parkera bakom hotellet.

Faxa eller maila din anmälan till:

Mail: ibsab@telia.com

Fax: +46 706117484

Frågor till:

ibsab@telia.com

+46 706046464

Välkomna önskar styrelsen och klubbmästaren

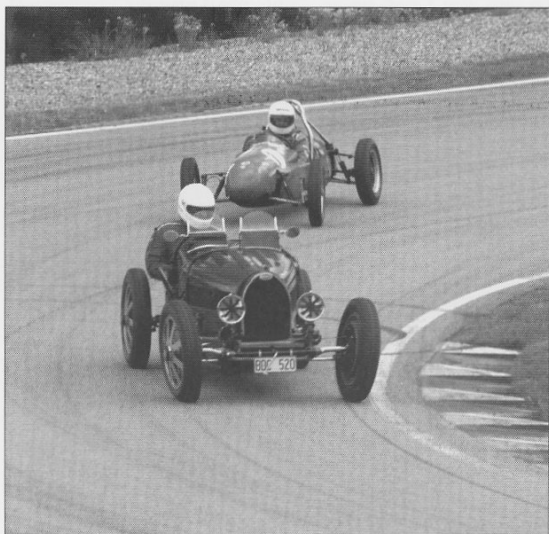
Svedala Classic Motor, Sturup Raceway, Svedala MK, 22-23 maj 2009

Det var premiär för RHK-Cupen på Sturup Raceway. Visserligen hade man kört historiskt nästan 20 år tidigare på den ursprungliga korta banan, men det ingick inte i någon RHK-Cup. Vissa tyckte att det är för mycket med två tävlingar i Skåne, och det blir ju då två långa resor ner för de som bor i Mellansverige. Men det är ju lika långt för sydlänningarna med två tävlingar i "Storvärmland". Ja, vårt land är avlångt; det är nog inget att göra åt.

PER HÅGEMAN

Svedala MK stod som arrangör, och man får väl beklaga att det bara blev ca 100 bilar (inkl. Ginetta) som hade anmält sig. Det är alltid litet vågspel med säsongens första tävling om alla inte är färdiga, och så var det detta med avståndet också.

Heatet för förkrigsbilar och midget var tyvärr riktigt tunt. Detta bl.a. på grund av att ett par förkri-gare kört sönder och inte kunde lagas med kort var-sel. I första heatet tog Bugattiduon Per-Olof Håkanson och Janne Hansson ledningen före Per Hågeman i Cooper-Norton midget. Hågeman kunde passera Hansson och jagade frenetiskt Håkanson. När det var ett varv kvar, missade Håkanson litet i en kurva och Hågeman kunde passera och vinna racet. I det andra heatet var det blött underlag, och Håkanson med sin Bugatti 51 kunde lätt vinna före Hågeman och Glenn Billqvist, Riley.



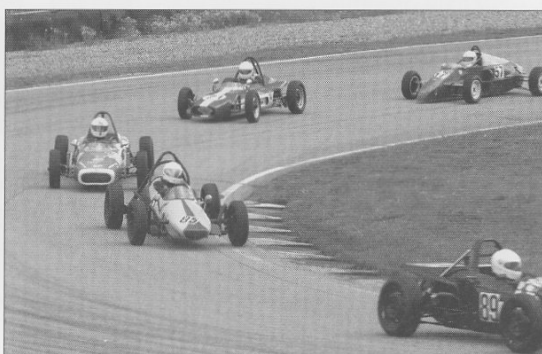
Per-Olov Håkanson i ledningen med sin Bugatti 51 före Per Hågeman, Cooper-Norton. På sluttampen kunde Hågeman gå förbi, men i följande dags race återställde Håkanson ordningen.
Foto: Bengt Åkesson.

Formel Ford och Formel Vee körde i gemensamt heat, och här var det riktigt hyggligt med deltagare. Här blev det fight mellan Niklas Jonsson och Pentti Hildingsson som Hildingsson avgjorde till sin fördel. Pelle Svensson var med i början men råkade ut för

något missöde och dalade i listan. Bästa Formel Vee blev Thomas Marklund på bekvämt avstånd före Christer Ericsson. I det andra heatet vann Hildingsson igen före Pelle Svensson medan Niklas Jonsson fick bryta på slutet. I Formel Vee kunde Christer Ericsson revanschera sig och slog Marklund med smal marginal. Trea blev Stefan Persson.



Pelle Svensson "rally-crossing" med sin fina Royale RP 21. Foto: Bengt Åkesson.



Fight mellan Christer Eriksson, Axel Madsen, John Öhlers, Stefan Persson och Magnus Rehbinder.
Foto: Bengt Åkesson.

I de nyare formelbilarnas uppgörelse handlade det mest om danskar. John Fredriksen Opel Lotus vann före kollega Ib Rasmussen. Andra heatet kördes på vått underlag, och här kunde Tomas Otterberg

med en Van Diemen FF 2000 sätta de mer hästkraftstinna danskarna på plats. Det var kvinnligt deltagande också, men Jenny Petersson var aldrig nära prispallen.

I 1000 cc Cupen var det dock hyggligt med deltagare, och träningen toppades av "nykomlingen" Tommy Jagerwall i en BMC Cooper S "970". Ny i 1000 cc Cupen, men här slutar allt vad gäller "ny", då Tommy är ytterst garvad och kompetent. Han vann lätt före Anders Jensen och Krister Wigren, bägge i Saab Sport. Stefan Runius var också helt ny i klassen med sin fina Fiat Abarth 1000 TC. Avdelningen för de äldre "E"-bilarna vanns av Peter Kumlin, Aus-



Tommy Jagerwall i täten i 1000 cc Cupen med sin BMC Cooper S "970". Anders Jensen hänger på med sin Saab 96 Sport, men fick sen släppa.
Foto: Bengt Åkesson.

tin A 35. I andra heatet vann Jagerwall än mer överlägset före Jensen medan Nils-Olof Jonsson tog sista pallplatsen. Den äldre divisionen vanns nu av Bo Johansson i en kvick Renault Dauphine 1093.

I lilla resp. stora standard/GT upp till 1965 var det så dåligt med deltagare att man slog ihop det till ett heat. Föga överraskande var det Rolf "Myggan" Nilsson som vann det första racet, men det var först sedan Anders Schildt snurrat (?) med sin stora Healey. Per Broberg åkte in som trea och Bengt Bengtzon kom fyra och blev bästa standardbil med sin BMC Cooper S. I det andra racet på blött underlag höll sig Schildt på benen och vann komfortabelt före "Myggan" och Bengtzon på tredje plats.

Även bland de nyare Std/GT bilarna, period G, H och I var det för dåligt med deltagare, och man hade slagit ihop till ett heat. Anders Berger vann lätt



På lördagsracet gjorde Anders Schildt det som man trodde var omöjligt. Med sin stora Austin Healey slog han Rolf "Myggan" Nilsson. Foto: Bengt Åkesson.

det första racet med sin Escort BDA med Tommy Brorsson som tvåa i sin något "mildare" Escort TC med veteranen Erik Berger som tredje man. I det andra var det åter Anders Berger före Brorsson medan Lennart Bengtsson i en BMW 2002 Ti tog bronsplatsen.



I den äldre 1000 cc divisionen utspelades under fredagsracet en tätt fight efter segrande Peter Kumlin, Austin A-35. Här är # 8 fjolårssegraren Hans Eklund, Saab 750 GT före # 5 Bo Johansson, Renault Dauphine 1093, Elmon Larsson, Austin A-40 och Per Hågeman, DKW Junior.
Foto: Bengt Åkesson.



Fight längre ner i "blandheatet". # 91 Lennart Henjer i sin Alfa Romeo Giulietta Sprint före # 31 Max Viebke och # 43 Bengt Allo, bägge i BMC Cooper S. Foto: Bengt Åkesson.

I Sport 2000-heatet dök det upp ett nytt namn i toppen då Johan Lindbrandt (i Pelle Svenssons Royale) vann första racet före annars segervane Joakim Bergman med Dagfinn Larsen som trea. I det andra racet återställde då Joakim Bergman ordningen och vann före Lindbrandt och Larsen.



Anders Berger, Ford Escort RS 1600, suverän segrare i bägge heaten. Foto: Bengt Åkesson.

Som "vanligt" tvingas man konstatera att premiärtävlingarna har svårt att locka deltagare. Det må vara Mantorp, Kinnekulle eller som här på Sturup. Man tycker ju att efter en lång vinter borde det vara tvärt om. Någon som har något tips på botemedel?

Joakim Bergman i en Tiga leder här före Johan Lindbrandt i en Royale i Sport 2000-uppgörelsen. Lindbrandt vann före Bergman på fredagsracet, men på lördagen var rollerna ombytta. Foto: Bengt Åkesson.

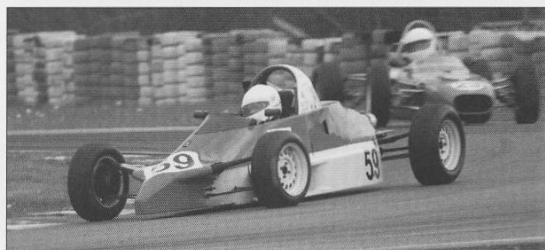


Velodromloppet, Karlskoga, 12-14 juni 2009

Årets andra deltävling i den Historiska Racing Cupen kördes på Gelleråsbanan i Karlskoga. Det var den 12:e upplagan av Velodromloppet i modern tid. Helgen inleddes med fria träningar under hela fredagen. Dessa kördes nästan uteslutande i hällregn. Lördag och söndag höll det upp – i alla fall under racen.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Lördagen inleddes med gästklassen G 20 Cup och följdes av nya kombinationsheatet med Standard och GT före 1965 upp till 1300 cc. I första racet vann norrmannen Birger Knutsen före Frank Edvinsson; bägge i Hundkojor med Christer Nilsson, Ginetta G-4 som trea. En bil sköt en frostplugg och förvandlade hårnålen till rena hundkojeparkeringen. En efter en kanade av i kylvattenpölen. I andra racet var det en härlig fight mellan Knutsen och Nilsson. Nilssons Ginetta sjöng underbart på långrakan när han försökte accelerera ifrån Knutsen. Han lyckades med det till sist. Trea blev Pelle Svensson.



Pentti Hildingsson slutade tvåa i andra racet med sin Reynard. Här jagas han av Björn Otterberg. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Christer Nilssons lilla Ginetta i mitten när knäppt upp till dörrhandtagen på Hundkojorna. Han flankeras av t.v. Pelle Svensson, och t.h. Birger Knutsen. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

I Formel Ford kom Henrik Hansson till start med Lars-Erik Åkerstens Hawke. Han var snabbast i kvalet och vann första heatet före Pelle Svensson och Henry Andersson. Pelle hade det svettigt; han körde dessutom Kojan i heatet innan. I det andra heatet blev segermarginalen större för Hansson sedan Pelle Svensson tilldömts 30 sek. tillägg för tjuvstart (han gick i mål som tvåa). Bakom Hansson var det kamp om platserna. Pentti Hildingsson blev tvåa före Björn Otterberg och Fredrik Fogelberg.

Rolf "Myggan" Nilsson var som vanligt favorit i GT/GTS-klassen. Han tog pole med sin Lotus Elan och vann första heatet, men han hade Roger Adamsson, också i Elan, hängandes i hasorna hela tiden.



Familjefejd? Pappa Per Fogelberg i sin Royale RP 24 jagas av sonen Fredrik i en Reynard 85F. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Anders Schildt blev trea med sin Austin Healey 3000. I det andra racet var Adamsson mer på hugget. Han var först in i kurvan och ledde racet inledningsvis. "Myggan" kontrade snart och övertog ledningen. På det sjunde varvet sprängde Vidar Östbråten sin motor i depåsvängen. Innan flaggvakterna hunnit hänga ut varningsflaggorna hade redan "Myggan" och Dag Henning Nielsen kanat av i oljepölen på banan. Båda träffade Östbråtens bil, och det blev omfattande skador på alla tre bilarna. Heatet avbröts omedelbart. De tre förarna klarade sig som tur var utan skador. Heatet startades aldrig om, utan ställningen från sex varv gällde som slutresultat. Det innebar att "Myggan" vann före Adamsson och Schildt igen.



*Ovanlig och otrolig! Kaj Dahlbacka äntrade banan med en Citroën DS 21.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

I heatet för de allra äldsta bilarna tillämpade man samma startförfarande som på den tiden det begavs, det vill säga att bilarna släpptes i etapper. Tanken med detta gamla handicapsystem var att bilarna skulle nå målet ungefär samtidigt. De äldsta bilarna fick en minut på sig att bygga upp en lucka till "midgetbilarna", dvs. femtiotalets F-3 med 500 cc. Systemet



Glenn Billqvist i sin Riley Sprite vann "pre war" i andra racet före Johnny Karlsson, A-Ford Special. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

met fungerade, för alla bilar gick i mål inom en halv minut. Per Hågeman vann före Peter Kumlin. Båda körde betydligt nyare "Midget". Magnus Neergaard vann förkrigsklassen före Roland Haraldsson och Johnny Karlsson. I andra racet vann Hågeman med endast en sekund före Kumlin. Av förkrigarna vann Glenn Billqvist före Karlsson och Neergaard.

Klassen för nyare standardbilar var stor redan i fjol. I år är den ännu större, så man har delat på den. Den ena gruppen är indelad i tidsperioden 1966-71 och den andra 1972-81. Den nyaste körde först. Här tog Göran Boström (Camaro) pole, men Tomas Hall var snabbast iväg i starten. Boström kunde snart återta sin ledning och sedan hade Hall fullt upp med far och son Berger. Anders lyckades ta sig förbi och tog upp jakten på Boström. Han var klart snabbast på banan och avståndet krympte mer och mer. Precis när han var ifatt var det dags för målgång. Boströms segermarginal blev 0,7 sekunder. Hall tvingades tyvärr att bryta på näst sista varvet och Erik Berger blev därför trea.



Anders Berger, Ford Escort jagar Göran Boströms mäktiga Chevrolet Camaro. Förgäves för Göran segrade med 0,7 sek. marginal. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Det blev dramatik redan innan starten i andra racet. Bilarna stod uppställda och var bara sekunder från att släppas iväg då Patrik Jacobsson plötsligt signalerade att något var gale. Servopumpen läckte olja på avgasröret. Karlskogas funktionärer var snabbt på plats med brandsläckare. Hela fältet fick köra ytterligare ett formationsvarv medan man bogserade bort Jacobsson och sanerade banan. Mikael Östberg gjorde en kanonstart och han lyckades ta ledningen redan in i första kurvan. Han hade Boström i ryggen hela racet igenom, men han lyckades hålla undan och vinna. I tvålitersklassen ledde Anders Berger ner till första kurvan, men han fick ett kast och Hall gick förbi. Han gjorde ytterligare ett misstag och släppte på så vis också pappa Erik

förbi sig. Erik jagade ikapp Hall och rundade honom på yttern i Ejesvängen. Något senare tvingades Hall åter att parkera medan Erik körde i mål före Anders.

De nyare formelbilarna blir bara fler och fler. Gamla F-3:or är i majoritet. Bruno Hvid-Nielsen stod i pole och han tog ledningen i racet tills han snurrade i depåsvängen. Ole Vejlund övertog ledningen med sin FF 2000. Roger Johansson har köpt Joakim Broströms vinnar-Reynard från i fjol. Han kvalade in som femma i sin debut, men i starten fick han inte till det. Han fick motorstopp och fick sen jaga från sista plats. Att han var snabb visste vi redan när han körde Formel Vee. Här visade han detta direkt med att kämpa sig ända upp till andra plats. Ytterligare en klassdebutant kom på pallen. Leif Thim hette trean. I andra racet vann Nielsen före Johansson och Thim.



Nicklas Enander i SAAB 92B före Anders Jensen i SAAB 96 Sport. Den ena äldre än den andra, men släktskapet syns tydligt: bägge lyfter på bakre innerhjulet i svängen. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Bruno Hvid Nielsen i en Ralt RT 30 före Leif Thim, Ralt RT 3 och Ole Vejlund, Reynard FF 2000. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

1000 cc Cupen bara växer och växer. En av nykomlingarna i år är veteranen Tommy Jagerwall som bytt till mindre motor i sin Kojas. Han kvalade in som tvåa efter Anders Jensen, men på formeringsvarvet dog plötsligt bilen, och han kom aldrig till start. Det visade sig sedan vara en glappkontakt i huvudströmbrytaren. Racet dominerades istället av en trio Saabförare. Jensen vann före Krister Wigren och Lennart Nilsson.



Möjligen en unik bild från 1000 cc Cupens första race med en trio Saabåkare på pris pallan, eftersom Tommy Jagerwall lämnade W.O. I mitten segraren Anders Jensen, t.v. tvåan Krister Wigren och t.h. trean Lennart Nilsson.

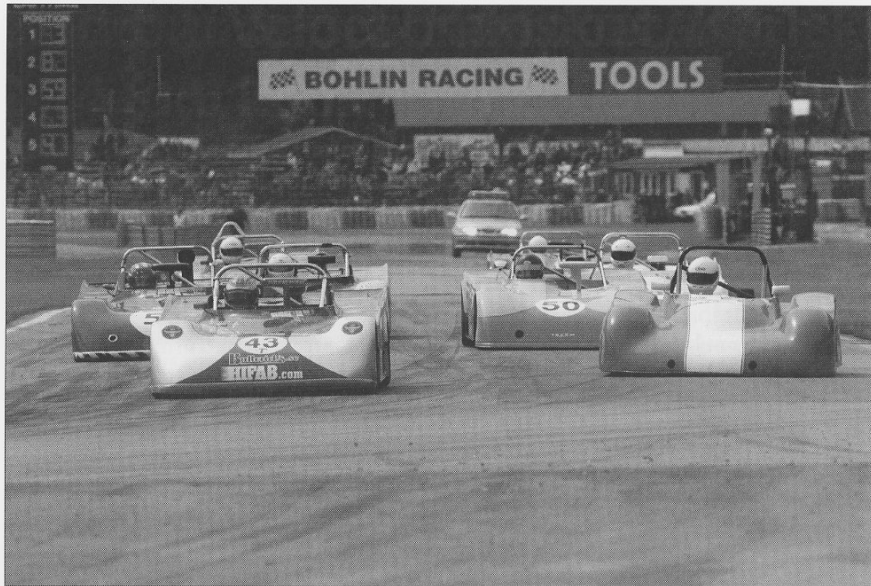
Foto: Bengt-Åce Gustavsson..

I andra racet startade Jagerwall sist. Vilket race han bjöd på! Han sick-sackade sig fram genom fältet och vann övertygande före Jensen och Nilsson. Kurvan mellan Trösen och Esset var ingen Saabkurva denna dag – eller kanske var det just det den var? Tre Saabbar fick hur som helst parkera där under loppets gång...

I Sport 2000 klassen stod regerande mästaren Joakim Bergman i pole position. Han kunde kontrollera hela racet från sin ledarplats, men bakom honom hade Lars "Vegas" Johansson fullt upp med unge Johan Lindbrandt. Det slutade med att båda hamnade vid sidan av banan innan det var färdigt. Dagfinn Larsen missade i starten, men kom igen och körde upp sig till andra plats. Ulf von Hauswolff kom trea. I andra racet ledde Bergman åter från start till mål. Nu försökte Jan Hellberg hänga på, men han orkade inte riktigt, dock blev det i alla fall en andra plats medan Larsen kom trea.

I heatet för de äldre, nyare standardbilarna (!!), de från 1966-71 hade Peter Havdal tagit pole med sin Porsche 911. I racet var Tommy Brorsson snabbast iväg med sin Escort TC och han vann racet före Havdal och Rikard Hasselblad, BMW 2002. I andra racet var det Havdal som var starkast och han vann före Brorsson och Hasselblad.

I Formel Vee var fjolårsmästaren Thomas Marklund bäst med sin RPB. Han vann båda racen utan



43 Joakim Bergman, Tiga SC 79 i täten i Sport 2000, och t.h. Jan Hellberg, Shrike P 15. Bakom t.v. skymtar Lars "Vegas" Johansson, samt i mitten # 50 Håkan Holmberg. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Tommy Brorsson, Ford Escort TC leder före # 70 Hans Peter Haval, Porsche 911 ST och # 26 Rikard Hasselblad, BMW 2002 Ti. Så blev också ordningen i mål i första racet. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Thomas Marklund var helt omutlig i F-Vee med sin RPB. Här skuggas han av Christer Ericsson. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

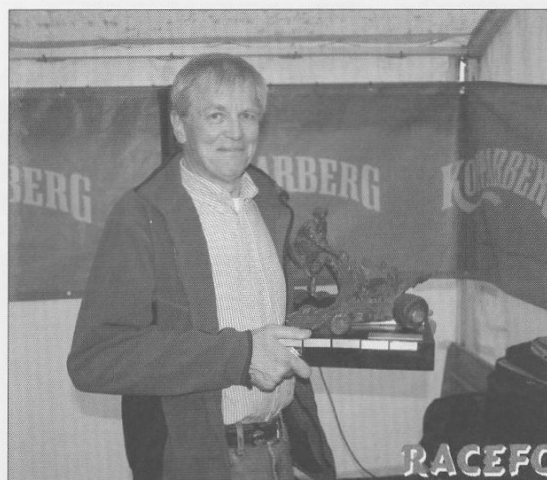
problem. I första racet körde Axel Madsen, BMVee, in som tvåa före Christer Ericsson, Hansen. I andra racet var rollerna omvända bakom Marklund. Det var några år sedan Madsen var en frekvent gäst på prispallen. Kul att se att han har fått fart på sina grejor igen.

Tävlingen rundades av med ett par sportvagnsheat.

Förutom alla race var det 100 bilar med i Velodromrallyt. Vi fick se några gamla motorcyklar på banan samt Magnus Ahlqvist i Ronnie Petersons March 721X, Pekka Nyströms McLaren Can Am-bil och mycket mer. RHK:s vandringspris gick i år till Magnus Neergaard.

Magnus Neergaard erhöll årets Ronnie Petersonpris.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Trängsel i trösen. T.v. Håkan Lidebjer i BMW 1800 Ti och t.v. Kåge Schildt, Austin Healey 3000.

Foto Bengt-Åce Gustavsson.



Pekka Nyström uppvisningskörde med sin mäktiga McLaren M8. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Ny pristävling!

Vi provar ånyo med en ny pristävling.

Bilden är givetvis historisk, men vad är det för bil?

Vad hette förarna, och var och när togs bilden?

En bok i ämnet lär väl priset bli, och svaret skall lämnas till red.

senast 15 oktober-09. Mailadress finns på sid. 2.



Inbjudan!

PTR *Picko Troberg Racing*

Hej!

Som du säkert läst, har jag startat en 3-årig kommunal gymnasieskola PTR Top Mecanic i en by som heter Holsbybrunn, 9 km utanför Vetlanda i Småland. Skolan utbildar blivande racing, rally och mc-mekaniker.

Skolan är inrymd i en f.d. ICA-butik på 600 kvadratmeter, nu iordningställd till en liten "F1 verkstad" med 9 bilarbetsplatser, flatboard, svarv- borr och svetsrum, bakaxel och växellådsrum, skolsal och omklädningsrum för pojkar och flickor.

I lokalerna huserar även mitt racingteam med fyra MG ZR JTCC-bilar.

Flera motorklubbar har redan besökt skolan, senast i maj kom det 100 medlemmar från The M.G. Car Club of Sweden (nästan 50 bilar).

Din klubb och era medlemmar hälsas hjärtligt välkomna söndagen

den 27 september kl 11.00 då jag håller en timmes föredrag, visar lokalerna samt serverar kaffe med kaka.

Är du som klubbmedlem intresserad att komma, maila då din anmälan till malin@picko.se

Välkomna till PTR Top Mecanic önskar

Picko Troberg.

Le Mans – en svensk historia, del 2

Kan det bli mera svenskt? Sture Nottorp återkom till Le Mans 1959 i en helsvensk satsning. Sture Nottorp hade ju tidigare erfarenhet av Le Mans och en icke oansenlig del i att denna start kom till stånd hade Rolf Melde från SAAB-fabriken. Bilen var svensk, förarna var svenska tillsammans med hela teamet. Bilen var en SAAB 93 med 750 GT-motor. Gunnar Bengtsson var andreförare. Med en motor på 65 hästkrafter lyckades man inte bara fullfölja Le Mansloppet, utan också tillryggalägga 232 varv med en medelhastighet på 130,4 km i timmen. Det innebar en 12:e plats i loppet. Segrade gjorde en Aston Martin DBR 1 med 323 varv.

INGVAR SJÖGREN

2008 återkom SAAB till Le Mans Classic som är öppet för historiska bilar. Bilen var en replika av bilen från 1959 och kördes med framgång av ett svenskt team.

En av Sveriges främste Le Mansförare

En annan svensk var också med i Le Mansloppet år 1959. Det var Joakim Bonnier som startade i en Porsche, men tvingades bryta efter 17 timmar. Joakim Bonnier hade debuterat i Le Mans 1957 som fabriksförare i en Maserati 300 S men tvingades också då att bryta (liksom 1958) efter ca 7 timmar. Joakim Bonnier tävlade också i Formel 1, men det var inom sportvagnstävlingar han firade sina stora triumfer.

Joakim Bonnier återkom till Le Mans många gånger, och det blev sammanlagt 13 starter för honom. Tillsammans med Stefan Johansson, som tillhör en yngre generation, tillhör han de som har flest Le

Mansstarter. Av de 13 lopp han körde, fullföljde han bara ett av loppet. Det var 1964 då han tog en andraplats tillsammans med Graham Hill i en Ferrari Tipo 330 P.

Joakim Bonnier var inte förtjust i Le Manslopp. I intervjuer uttryckte han att egentligen är inte Le Mans någon tävling, utan snarare ett jippo och tivolispektakel. Han menade att det var alltför utdraget och därför ointressant. Joakim Bonnier var mycket aktiv i utvecklingen av säkrare banor, och hans främsta motstånd var dock att tävlingen var farlig. De stora fartskillnaderna mellan bilarna var en risk, samtidigt som det fanns en blandning av professionella och amatörer bland förarna. I en intervju med en engelsk journalist sade han att han startade på Le Mans eftersom han som kontrakterad förare inte kunde välja bort ett av de befintliga sportvagnsloppen.



Den svenska SAAB:en klar för start. När loppet var över hade förarna Sture Nottorp och Gunnar Bengtsson kommit in på 12:e plats totalt, och med en genomsnittsfart på 130,4 km/h. Inte dåligt!
Foto: Bosse Lindmans collection.

Bäst i klassen och 11 minuter kvar.

Sten Axelsson var TV-fotografen som köpte en Porsche 904 och ställde upp i SM år 1965 utan någon större erfarenhet av bilsport. Efter flera taktiskt och skickligt genomförda lopp, men också ett svagt motstånd, blev han svensk mästare i sportvagnsklassen 1965. 1966 fick han möjlighet att köra Porsche 906 som fabriksförare tillsammans med amerikanen Peter Gregg. Efter ett väl genomfört lopp ledde de klassen när man tvingades bryta efter 23 timmar och 49 minuter då en ventil gav upp.

Stopp på grund av okunniga funktionärer.

1968 kom Sten Axelsson tillbaka i en Lola T 70 tillsammans med Ulf Norinder. Ulf Norinder var ofta sedd i internationella racersportsammanhang, men han körde faktiskt bara Le Mans en gång. Efter 5 timmar fick de bryta på grund av ett felaktigt funktionärsingripande i samband med bränslebrist. Bensinen tog slut och enligt reglerna fick man inte förflytta sig mer än 50 meter från bilen. Den telefon de ringde ifrån om hjälp med bensin låg inom 50-metersgränsen, men trots detta så diskvalificerades de.

Rallyförare på Le Mans.

Bernt Jansson och Björn Waldegård tillhörde den svenska rallyeliten på 60- och 70-talet. Eftersom de var kontrakterade av bilmärken som också var engagerade i sportvagnstävlingar, var det inte förvånande att stalletningarna ville pröva dem i sådana tävlingar. Bernt Jansson hade tidigare kört för svenska Volkswagenstallet som lagts ner, och körde nu för franska Renaultstallet. I Le Mans 1966 körde han en Alpine 210 tillsammans med Pauli Toivonen och bröt efter 16 timmar.

Porsches stalletning önskade att Björn Waldegård skulle köra en Porsche 917 i Le Mans 1969. Stallchefen Rico Steinemann menade att det fanns stora förutsättningar för Björn att lyckas på Le Mans. Han hade tidigare kört Targa Florio i en Porsche 908. Björn Waldegård var emellertid mer tveksam till att ta steget till Porsche 917 som var ännu hästkraftsstarkare och ville gärna få möjlighet att provköra bilen först. Det blev ingen provkörning, utan Porsche sålde bilen som var tänkt för Waldegård, till engelsmannen John Woolfe. Redan i inledningen av Le Mans 1969 körde han av banan och omkom. Björn Waldegård fanns dock anmäld till Le Mans 1969, men i en Porsche 908 anmäld av Svenska Volkswagen. Han deltog dock aldrig i kvalificeringen och startade följaktligen aldrig i loppet.

1971 fick Björn Waldegård möjlighet att köra en mer modest Porsche 911 på Le Mans och fullföljde tävlingen på en meriterande 13:e plats och 263 varv. Segraren det året var en Porsche 917 som noterades för 397 varv.

En utebliven start

1967 levererades en sportvagnsprototyp, Ferrari Dino 206 S till Sverige. Bilen var beställd av den svenske racerföraren Gustaf Dieden. I slutet av året såldes bilen vidare till Hans Wängstre och Evert Christofferson. Under 1968 kör de bl.a. Targa Florio och anmäler sig också för att köra Le Mans. Enligt vad som finns note-

rat blev dock anmälan inte accepterad, men oavsett detta, hade de knappast kunnat starta eftersom bilen råkade ut för en brand när de körde på Nürburgring i slutet av maj.

Allt svenskt hopp försvann samtidigt

Le Mansloppet 1970 skulle bli en kamp mellan Porsche 917 och Ferrari 512 S. Porsche ställde upp med åtta 917 och Ferrari med elva 512 S-bilar. Joakim Bonnier körde tillsammans med Reine Wisell en Ferrari 512 S, ägd av privatstallet Scuderia Filipinetti. Ronnie Peterson körde för Ferraris fabriksstall tillsammans med Derek Bell.

Efter två timmar försvann samtidigt fyra Ferraribilar och alla svenska förare vid ett och samma tillfälle. Reine Wisell som körde låg bakom Larousse som spred olja från växellådan på Reines vindruta. När han satte på vindrutetorkaren blir det alldeles grått, eftersom man glömt att fylla på vatten. Han tvingas sänka farten och Clay Regazzoni kommer bakom ett backkrön i full fart och ser inte Reines bil utan kör rakt in i den, och därefter kommer Mike Parke s och kör in i Regazzonis bil. I samband med detta kommer Derek Bell som kör tillsammans med Ronnie, och övervarvar motorn i den röra som uppkommer. En av bilarna börjar också brinna. Ett snabbt funktionärsarbete gör att ingen blir skadad, men fyra Ferraribilar försvinner och därmed också de svenska förarna. Behöver man tala om att på de tre första platserna i tävlingen återvinns Porsche 917?

Ronnie Peterson på Le Mans

Ronnie Petersons enda start på Le Mans var det oturliga loppet 1970 då samtliga svenskar och större delen av Ferraristallet försvann i en enda krasch. Hans fokus var på Formel 1 och Ronnie förknippades aldrig att vara sportvagnsförare även om han också gjorde fina insatser i sportvagnar. År 1972 kontrakterades han av Ferrari-fabriken att köra Ferrari 312 grupp 5 prototyp. Tillsammans med Tim Schenken startade han i nio klassiska sportvagnslopp. Det resulterade i två förstaplaceeringar, tre andraplaceeringar och två tredjeplaceeringar. Ingen dålig utdelning. De var också anmälda till Le Mans 1972, men Ferrari drog tillbaka sin anmälan eftersom de redan hade tagit hem VM-titeln för sportvagnar. Det fanns också de som menade att de drog sig ur för att de var chanslösa mot Matra på Le Mans.

Sista loppet

1972 hade inte Joakim Bonnier något kontrakt med något sportvagnsstall, men återkom då till Le Mans som stallchef/ägare för två bilar och själv som förare i en av bilarna. Joakim Bonnier var agent för Lola, och det var mycket på hans initiativ som Lola hade utvecklat Lola T280 med Cosworth DFV-motor. I Joakim Bonniers team ingick också Reine Wisell som också skulle köra på Le Mans. Han hade dock brutit ett finger i en tidigare tävling och tvingades att stå över Le Mans.

Lola T280 var en snabb bil och holländaren Gijs van Lennep som körde tillsammans med Joakim Bonnier noterades för snabbaste varv. Loppet började bra och man var uppe i tätposition men drabbades sedan av motorproblem. På morgonen hade problemen åtgär-



Jan Lundgårdh som körde sin egen Porsche 935 på Le Mans.

dats och man började klättra upp i resultatlistan och Joakim Bonnier hade då övertagit bilen efter Gerhard Larousse som var tredje förare. På 213:e varvet skulle Joakim Bonnier, på den snabbare delen av banan, köra om en långsammare bil. Just en sådan situation som han hade varnat för och som gjorde Le Mans så farligt. Vad som riktigt hände har aldrig klarlagts. Det fanns kraftiga bromsspår från Joakim Bonniers bil, men han kunde inte undvika skyddsräcken, och bilen formligen slungades över räcket ut i skogen. Han omkom omedelbart vid denna olycka.

Vad hände sedan?

Efter Joakim Bonniers tragiska olycka tycktes Le Mans förlorat sin attraktionskraft för svenska förare. Reine Wisell deltog visserligen på Le Mans 1973 och 74 men bröt båda, men sedan blev det några år utan svenskt deltagande i Le Mans. Det dröjde ända till 1981 innan det åter fanns en svensk förare med på Le Mans, men därefter har det varje år funnits en svensk representation på Le Mans.

SAAB blir Sambo

1979 fanns en SAAB Turbo anmäld till Le Mans med den schweiziske föraren Heinz Schulthess. Anmälan blev inte accepterad, men han återkom med en anmälan till tävlingen 1980. Då blev bilen noterad som reserv. Dessutom fanns också rallyförarna Stig Blomqvist och Ola Strömberg anmälda som förare till detta ekipage. Bilen kallades Sambo Turbo och baserades på en Lamborghini Urraco med en SAAB Turbo-motor. Bilen deltog inte i kvalificeringen och följaktligen inte heller i loppet.

Återkomsten 1981

1981 var det åter dags för en svensk förare i Le Mans. Det var den då 40-årige Jan Lundgårdh som körde sin egen Porsche 935 på Le Mans. Jan Lundgårdh hade inte bara gjort sig ett namn som en sportvagnsförare, utan också en skicklig bilbyggare. Man tvingades bryta efter fem timmar.

Jan Lundgårdh deltog i Le Mans 1981 med en Porsche som han byggt själv. Den hade aluminiumchassis och en 1,4 liters turbomotor för att klassas in i 2-litersklassen. Förutom Jan körde Mike Wilds och Axel Planckhorn men tyvärr så fick man bryta.

Allt klart för start, men....

1984 fanns ett ekipage i Le Mans med helsvensk förarbesättning. Eje Elgh och Stanley Dickens delade på styrningen av en Dome RC 83 med Cosworthmotor. För Stanley Dickens var det debut och för Eje Elgh var det andra försöket i Le Mans. Kvalificeringen gick bra och de noterade 21:a tid. Allt var klart, men på träningen före loppet råkar man ut för en olycka med bilen och kan inte ställa upp. Eje Elgh kom att bli en av våra mer rutinerade Le Mansförare med sammanlagt 10 starter varav fem fullföljda. Han drabbades dock av otur många gånger och det bästa resultatet blev en 6:e plats år 1993.

Även i sitt andra försök på Le Mans 1985 drabbades Stanley Dickens av otur då han och rallycrossföraren Martin Schanche drabbades av motorproblem i sin Strandell Porsche innan starten, och kunde inte starta. Stanley Dickens fick dock sedan en mer lyckosam utdelning av sina kommande 7 Le Mans-startar med segern 1989 och en tredjeplats 1988.

Att starta men inte få köra

1987 var både Eje Elgh och Stanley Dickens anmälda i olika bilar till Le Mans. Båda bilarna bröt så tidigt så att ingen av dem hann få köra sitt pass. Men i all statistik finns de trots allt med som startande utan att ha kört en meter i loppet.

Mest, bäst och längst

Stefan Johansson debuterade på Le Mans 1983 men fanns också med 24 år senare år 2008. Med 14 starter är han den svenske som startat i flest lopp, och med en seger, en tredjeplats och två 5:e och 6:e platser är han också framgångsrikast av de svenska förarna. När han gjorde sin första start var han i början av sin F 1-karriär, men det är från 1990 när hans F 1-karriär var över som han tävlat flitigast på Le Mans och haft de största framgångarna.

"Nu kör vi Le Mans"

Detta var rubriken i den svenska biltidningen Car i maj 1986. Där berättades om en svensk satsning på Le Mans där tidningen var sponsor. I samma tidning kunde man också anmäla sig till en resa till Le Mans för priset av 1490 kr. Bilen var en Porsche Grupp C som föregående år byggts av Porschespecialisten Bosse Strandell. Bakom sig hade man bl.a. en tredjeplats i klassen på Silverstone. Förare till bilen skulle vara Bengt Trädgårdh, Kenneth Leim och Leif Hellberg. Le Mans kördes den 31 maj och 1 juni medan kvalificeringen ägde rum den 28 och 29 maj, och bilen fanns på plats. Det blev en delvis ny besättning genom att Bengt Trädgårdh hade fått andra engagemang och ersattes av tysken Fritsch. Att det var en svensk besättning behövde ingen tvivla på då den vita bilen var försedd med gula och blå ränder. Dessutom fanns texten Älvkarleby med ett hjärta på bilen som sannolikt var ett sätt för Kenneth Leim att visa sin hemort i norra Uppland sin kärlek. Tyvärr missade man kvaltiden med fyra sekunder. Motorn varvade inte mer än 5700 varv, samtidigt som den var fel växlad och dessutom körde Kenneth Leim på en hund under träningen, varför tid fick ägnas åt att rikta framvagnen. Så satsningen var över innan det hann bli någon start.

Volvo på Le Mans

Volvo saknar en Le Mansstart även om det var nära en gång på 1980-talet. Första gången Volvo förekom i Le Manssammanhang var redan 1968 då en Marcos försedd med Volvomotor försökte kvala för en start men lyckades inte klara kvalgränsen. 1987 fanns dock ett svenskt team med Volvomotor på plats. Det var förarna Slim Borgudd, Tryggve Grönvall och amerikanen Ray Ratcliff. Bilen var en Tiga TC286 med en Volvo turbomotor trimmad av experten på Volvomotorer, Milan Knezevic från trimningsfirman Milspeed i Göteborg. Man lyckades inte kvala in i tävlingen och hela projektet tycktes sakna de resurser som behövdes för att kunna starta på Le Mans. Det syntes också på den vita bilen som helt saknade sponsorreklam. Slim Borgudd var anmäld till Le Mans 1988 i en Tiga TC286 men då försedd med Cosworthmotor. Inte heller denna anmälan resulterade i någon start, eftersom han inte ens deltog i kvalificeringsförsöken.

Svensk invasion på Le Mans

År 1990 fanns det sammanlagt sju svenska förare på startlinjen i Le Mans. Det var Steven Andskär, Thomas Danielsson, Eje Elgh, Stefan Johansson, Anders Olofsson, Rikard Rydell och Stanley Dickens. 1991 återkom samtliga utom Rikard Rydell. Samtliga av dessa var av den generationen som kom efter Ronnie Peterson och Reine Wisell och hade naturligtvis som mål att få en F 1-plats. I denna grupp var det dock bara Stefan Johansson som hade nått målet att köra Formel 1. De hade framgångar i olika formelbilar och några av dem var också nära en F 1-körning. Ett alternativ för en fortsatt karriär i F 1 var då att bege sig till Japan där motorsporten växte kraftigt och det fanns behov av duktiga förare. Sportvagnslopp var populära i Japan, och genom kontakter med japanska team blev Le Mans en möjlighet för dem att åter köra i Europa.

STCC-förare på Le Mans

Theo Björk, Carl Rosenblad och Fredrik Ekblom tillhör toppförarna i den svenska STCC-serien, men samtliga har också i sin tidigare karriär erfarenhet av formelbilar inom internationell racing. Dessa erfarenheter har också inneburit att de fått möjligheter att köra Le Mans. De har tillsammans kört 11 Le Manslopp, och den mest framgångsrike är Fredrik Ekblom med en 8:e placering.

Svensk storslam

1997 fanns fyra svenskar på startlinjen i Le Mans, men utdelningen blev mycket lyckad med Stefan Johansson i den segrande bilen och Anders Olofsson som tvåa. Le Mans blev en jämn tävling det året då det segrande ekipaget såväl som tvåan gjorde 360 varv.

Okänd och känd

År 2005 startade svensken Stefan Eriksson i Le Mans. Han körde en Ferrari för ett engelskt team och tvingades bryta. Han var inte så känd i bilsportsammanhang vid sin start på Le Mans. Mer känd blev han år 2006 i samband med en spektakulär krasch med en Ferrari Enzo i Los Angeles. Mest känd som "Tjock-Steffe" var han dock i Sverige som ledare för den så kallade Uppsalamaffian.

Svenskamerikanen

År 2006 debuterade en 39-årig svensk på Le Mans vid namn Niklas Jönsson. Han var dock ingen oerfaren förare. Han var tidigare Svensk Mästare i Formel 3 år 1990-91, men försvann sedan till USA där han kört både formelbilar och i den amerikanska Le Mansserien. Han har kört för amerikanska team i Le Mans.

Jubileumsseger

År 2007 var det 75 år sedan Henken Widengren 1932 blev femma totalt och med klasseger i en Aston Martin och bästa Aston Martin. 75 år senare kör Rikard Rydell en Aston Martin till femte placering totalt och klasseger och bästa Aston Martin.



Hastighetsfrågor till Motorjurister

Om jag är ute och "söndagsåker" med min gamle far vill han hinna se lite av omgivningen. Jag kör i ca: 70 på en 90-väg och kommer i en enkeldel av 2+1-väg, efter ca: 4 km går vägen över till 2-filig och ett koppel bilar passerar mig med mer eller mindre glad uppsyn. Måste jag båka i 90-fart? Jag kan också tänka mig sittande i en större gammal amerikanare med suffletten nere en sommardag och ha en hastighet av ca: 60 km vilket också innebär en samling lättretade bilister bakom mig i samma situation som ovan.

Förr fanns ett vägmärke blått med vit text som angav minimihastighet, vanligtvis placerad vid broar med bra utsikt. Dessa har väl försvunnit?

Det finns ju en grundregel som säger att man som trafikant inte får hindra andras framkomst.

Nu till frågan...

När blir jag ett trafikhinder? I vilken hastighet kan polisen plocka mig av vägbanan på grund av långsam körning? Finns det straffgränser nedåt liksom uppåt?

Med vänlig hälsning

Lennart Lindström
Medlem 68990

Hej Lennart,

Man får inte utan skäl köra med överdrivet låg hastighet, plötsligt bromsa eller på andra sätt hindra övriga förarens körning. Vi kan inte finna några prejudicerande rättsfall på detta område, men huvudregeln när det gäller straffbestämmelser är att de inte får tolkas utifrån något annat än ordalydelsen. Det leder i och för sig inte heller till något annat än ett abstraherat och måhända godtyckligt resultat, men skillnaden är inte större än när det gäller brottet vårdslöshet i trafik som även det är generellt skrivet. Man överlåter därmed åt domstolarna att bestämma dess innebörd, och i fallet överdrivet låg hastighet har det helt enkelt inte kommit något prejudicerande rättsfall om än säkert ett par rättsfall från tingsrätter runt om i landet. För att återknyta till bokstavstolkningen så stadgar dock bestämmelsen att det ska röra sig om en överdrivet låg hastighet, alltså inte endast låg hastighet, samt att det skall hindra andra förarens körning. I sammanhanget kan det noteras att straffet för detta brott är 500 kr enligt Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot medan hastigövertredelsernas taxa startar med 1500 kr, vilket kanske säger en del om brottets "allvarlighet".

Om man alltså som i ditt exempel kör 60 på 90-väg utan god anledning där det endast är en körbana i din riktning kan jag tänka mig att detta kan leda till en åtgärd då man därigenom hindrar andra förarens körning.

Jag skall hålla dig i åtanke om det kommer någon form av prejudicerande rättsfall framöver!

Med vänlig hälsning

Rasmus Fahlén

Juristavdelningen
Motormännens Riksförbund