



RUTFLAGGAN

3 2011

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov



Anderstorp, Velodromloppet & 70-talsnostalgi

Ja, så fick vi då äntligen färgtryck i Rutflaggan. Bilden föreställer James Hunts Hesketh F-1 och bilden togs av Tommy Jagerwall vid Sveriges GP på Anderstorp 1975. Om Heskethstallet kan sägas en hel del. Fick man någon framgång, så festades det ganska vilt efteråt. Lord Alexander finansierade stallet med helt egna medel och utan sponsorer. Men en vacker dag så tyckte han att han spenderat för mycket, och teamet lades ner. James Hunt gick över till McLaren och blev Världsmästare 1976.

**Reservera redan nu den 12-13 november för
prisutdelningsfesten i Karlsborg**

Bästa RHK:are!

Så kan det bli....

Del 1

Historien börjar med att ett glatt gäng äldre herrar planerar och genomför ett besök på en historisk motorsportmessa i England.

Tio glada gossar antrar planet i Göteborg med stora förhoppningar. Efter incheckning i Coventry på Englands svar till Scandic Hotell så blev det taxi till mässan. Efter en slitsam dag med dryck och många fina bilar och tillbehör, så blev vi inbjudna att delta vid F-3 1000 cc seriens prisutdelning för föregående års säsong.

Festen hölls på ett hotell i andra ändan av staden, så det blev taxifärd på en timme innan vi var framme vid festen. Väl ditkommen var det någon som presenterade mig som ordförande i Racerhistoriska Klubben of Sweden. Detta innebar en bordsplacering bland de "stora pojkarna". (Det har sina fördelar ibland att vara ordförande). På min högra sida satt ingen mindre än "Wizzo" Williams. Honom kände jag ganska bra då han under fyra år på 60-talet bodde i Karlskoga och var gift med en moster till mig. Så kvällen löpte på och drycker intogs i ett jämt flöde. Som ni alla vet så händer det saker i kroppen och i huvudet vid intag av destillerade drycker och man blir vid vissa stadier väldigt kreativ. (Ja, det skall Gudarna veta – Reds anm.)

Efter att ha samtalat med "Wizzo" någon timme tyckte jag att det var dags att vända blicken åt vänster och prata litet med min andre bordsgranne. Denna äldre gentleman visade sig vara Bev Bond, en man med historia från Karlskoga även han. Bev krokade i slutet av 60-talet ihop med Kotten på väg ner i Hårnålskurvan och gjorde en av de mest tjugusiga hjulningar som jag sett. Bev som varit i sängen de tre sista åren på grund av sjukdom, hade redan på ett halvår rest sig upp och var nu racesugen. När kvällen började bli sen hade Svensson föreslagit de båda herrarna att de skulle komma till vårt Velodromlopp och köra. "Wizzo" i min Koja och Bev i Formel Forden, löd det inte helt genomtänkta förslaget.

Ett par månader passerade och det hela glömdes av. Ja, ni vet hur det är.

Två veckor innan race ringer "Wizzo" och frågade om dealen fortfarande var på banan, och vad svarar man? I mitt fall blev det givetvis.....

Nu utbröt en febril verksamhet, hur meddela Matte Meck att vi skulle ha tre bilar till Karlskoga? Det löste sig när jag kom på att han hade suttit på andra sidan bordet i England och nickat när

jag lade fram mina idéer. Det var bara att påminna honom om det, så var saken biff.

Mer i nästa nummer.

Ha det bra och så ses vi på årsfesten andra helgen i november.

Pelle Svensson



Vår ordf. Pelle Svensson lånade ut bilar till ett par populära engelsmän, Barrie Williams och Bev Bond. Bev t.v, Barrie i mitten och Pelle t.h. Foto: Racefoto.

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Ja, som ni kanske märker så har vi nu fått färg på Rutflaggan på omslagssidorna och på mittuppslaget. Vi hoppas därmed att tidningen skall bli attraktivare bildmässigt, och att vi kanske kan få med litet fler betalande annonser som i viss mån kan sponsra tidningen. Det är inte säkert att det blir i alla kommande nummer utan det kan bero på hur klubbens ekonomi ser ut. Klubben har drygt 400 medlemmar, och det är kanske inte fullt hälften som tävlar, så styrelsen och årsmötet tycker att resten skulle få ut litet mer för sina pengar.

Vi har tidigare haft något eller några "hemma hos" reportage, och det har kommit önskemål från medlemmar om fler litet mer personliga repor-

tage. Till detta nummer har vi dåligt med utrymme, men till nästa nummer räknar vi med att vika plats för detta ämne.

Vårt Bilsportförbund, SBF, fyller 75 år i år, och vissa tävlingar har nominerats med jubileumsstatus. Själv var jag senast med på Røforsloppet, som också firade 75-årsjubileum, utanför Arboga med midgeten. Det var ju på grus som alltid, och väldigt roligt, och krokigare än jag trodde. Tråkigt för arrangören var att det regnade hela söndagen, så många blev nog hemma.

Tyvärr så kolliderar Goodwood med Falkenberg, så några av oss får avstå från RHK-finalen men vi får väl skriva något om Goodwood också till kommande nummer.

Årsmöte i Racerhistoriska Klubben 2011-02-19

- § 1. Pähr Svensson hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2. Till mötets ordförande valdes Pähr Svensson.
- § 3. Till mötets sekreterare valdes Lars-Göran Hagman.
- § 4. Till justeringsmän valdes Tommy Brorsson och Kent Böe.
- § 5. Frågan om mötet utlysts på rätt sätt besvarades med ja.
- § 6. Föreslagen dagordning godkändes.
- § 7. Styrelsens verksamhetsberättelse godkändes. Bilaga 1.
- § 8. Kassören förklarade 2010 års kassarapport vilken godkändes. Bilaga 2.
- § 9. Revisorernas berättelse lästes upp och godkändes. Bilaga 3.
- § 10. Klubbens räkenskaper för budgetåret godkändes.
- § 11. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.
- § 12. Föreslagen budget godkändes. Bilaga 4.
- § 13. Årsavgiften för 2011. fastställdes till 500 kr.
- § 14. De 4 inkomna motionerna flyttades till "Övriga frågor" för att kunna behandlas efter information från representant i Svenska Bilsportförbundets Historiska utskott. Bilaga 5.
- § 15. Inga frågor hade inkommit till styrelsen.
- § 16. Val av styrelseledamöter:

Enligt valberedningens förslag:

Ordförande Pähr Svensson omval 1 år
Sekreterare Lars-Göran Hagman omval 2 år
Ledamot Sture Danielsson omval 2 år
Ledamot Conny Johansson omval 2 år
Suppleant Eva-Lisa Andersson omval 2 år
Kassör Anders Ek kvarstår
Tävlingssekreterare Bruno Rösler kvarstår
Ledamot Ferdinand Gustafson kvarstår
Suppleant Åke Lundin kvarstår

§ 17. Val av revisorer:

Hans Hillebrink nyval Åke Hansson kvarstår LarsÅke Nilsson (revisorssuppleant) kvarstår

§ 18. Valberedning:

Björn Otterberg kvarstår
Anders Jensen nyval
Bengt Allo nyval

§ 19. Övriga frågor:/motioner/

Beslöts att bifalla motion /Tommy Brorsson/ om ändring i klubbens stadgar vad gäller § 3, 4:e st. till ” att anordna och delta i tävlingar och uppvisningar med historiska tävlingsbilar och då sträva efter att följa FIA:s fastställda regler.

Beslöts angående 3 motioner från 1000-cupen att:

1. angående 5-årsregeln för HTP, stolar, bälten och personlig utrustning: Styrelsen får i uppdrag att utse en grupp som utvärderar kommande regeländringar och kommunicerar med Svenska Bilsportförbundet /Historiska Utskottet/ för att undersöka möjligheten till undantag eller övergångsbestämmelser.
2. angående information mellan SBF/FIA och RHK: Styrelsen får i uppdrag att försöka skapa en länk mellan SBRS och RHK:s hemsida där olika utskotts protokoll och SBF/FIA- information kan hämtas.
3. angående Appendix K Light: beslöts att försöka få ”klassföräldrarna”, med hjälp av våra tekniker, att sammanställa de generella regler och de specifika regler i App. K som gäller för just deras fordon.

§ 20. Ordföranden tackade för att så många infunnit sig till mötet och förklarade det avslutat.

§ 21. Övriga frågor.

Frågan om intresse fanns för en uppdaterad och fylligare Rutflagga /delvis i färg/, för att ge de passiva medlemmarna mer valuta för medlemsavgiften, besvarades med ja. Åke Lundin fortsätter arbetet.

Förslag om reducerad medlemsavgift för familjemedlem som ej är aktiv och där annan i familjen erlägger full avgift. Kassören undersöker och återkommer till styrelsen.

Förslag att ta fram bakgrundsovaler/fyrkanter där tävlingsnummer skall placeras presenterades av Tommy Jagerwall och Bo Lindman. Vit bakgrund och två storlekar av varje typ övervägdes. Bo Lindman fortsätter arbetet.

Ingen reduktion på årets startavgifter från RHK. Racesam rekommenderar 3000 kr inklusive el och friträning.

Jönköping den 19 februari 2011.

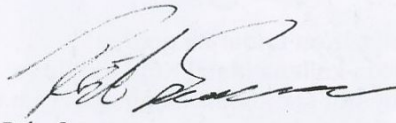
Vid protokollet


Lars-Göran Hagman

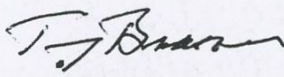
Justeras


Kent Bøe

Mötesordförande


Pähr Svensson

Justeras


Tommy Brorsson

Polisingripande av ovanligt slag

Har varit i Belgien och tävlat i Dunlop FHR Langstrecken Cup med Bengt-Åke Bengtssons Lotus Elan, och på denna resa har jag fått ett så positivt bemötande av Polismakten att man tvivlar på att sånt kan hända.

TOMMY BRORSSON (vid pennan) och BENGT-ÅKE BENGTSSON

Tävlingen gick på Spa-Francorchamps utmanande bana, men det första polisingripandet skedde på ditresan och då var vi nästan framme. Det blev litet fel infart så vi hamnade inne i Spa som var helt blockerat av något slags festival, så någon genomfart var inte möjlig som annars. Det blev väldigt trångt med 8



Vi skall förstås inte ha några bilder på poliser eller husbilar, utan här är det från racet där Tommy tvåhjulrar med Bengt-Åkes Elan till en 6:e plats totalt.

meters husbil + släp för Elanen, men efter att ha frågat en polis blev vi varse att det var bara att försöka vända ekipaget, vilket vi också lyckades med.

Efter att ha kommit på rätt kurs stannade vi och frågade ett par mc-poliser om de kunde beskriva bästa vägen, men insåg efter någon minut att det nog inte var möjligt att följa deras beskrivning, utan den ena polisen sade: - Jag kör före, så *Follow me*. Det såg ju lovande ut att bli guidad en bit på vägen, men där hade vi fel. Det stoppades trafik så att vi kunde köra på fel sida om refuger där det var illa parkerade bilar som begränsade framkomligheten för vårt ekipage. Efter ca tio minuters körning stannade han och frågade om vi hittade nu, men det kunde vi tyvärr inte bekräfta

och med det svaret drog han vidare med oss i släptåg. Efter drygt ytterligare tio minuter var vi framme vid grindvakten till bandepån och där önskade han oss lycka till och att vi skulle ha god framgång i tävlingen. Vi tittade på varandra och trodde nästan att vi drömt, men det finns tydligen sådana poliser också. Tävingen gick på söndag

kl 15.00-18.00 och det var skiftande väderlek som vi råkade ut för som kanske är standard just där, då vi hade första träningen torr och andra blöt, för att sedan vakna söndag morgon med regn. Men det positiva stod på sig och när det var racedax så var banan torr.

Hur det gick? Ja, vi startade 15:e av 64 och slutade som 6:a totalt. Det var ju förstås inte racet, utan polisingripandet som jag skulle berätta om.

Men det var inte punkt här, utan på vägen hem genom Danmark gick det något (? Reds anm) över tillåten hastighet och plötsligt har jag en mc-polis vid sidan av husbilen som gav mig en väldigt talande blick om att denna fart inte var OK. Jag saktade ned och han fortsatte att titta på mig, och det slutade med att jag var tvungen att byta fil och detta var enbart möjligt om jag saktade ytterligare så att jag kom in bakom honom, varvid han lade sig på tillåten fart och höll tåten (mycket lägre fart än polisen i Belgien). Efter ca en km gick han ut i en parallellfil och körde vid sidan om och tittade på kopplingen (surrningen?) för att efter ytterligare några hundra meter ta en avfart och försvinna. Fortsatte att köra i hans indikerade fart i flera kilometer.

Den senare incidenten ger kanske möjlighet att köra något race då utgiften till danska statskassan nästan var inkalkylerad då han avvek utan att bötfälla.

Fler sådana poliser, och vi hade säkert haft det mycket trevligare på vägarna tycker positivt överraskade Tommy och Bengt-Åke.

Ordföranden blev kung

Vi vet alla att vår store Ordförande Pelle är ett under av godhet. Han gör allt för vår skull. I likhet med sin kollega Mao i Kina för länge sedan, leder han i sin vishet massorna mot ständiga framgångar. Och vi i kadrerna följer naturligtvis blint den käre ledarens alla råd. Nu har han tagit ytterligare ett steg i sina uppoffringar för oss, hans folk. Han har startat utbildningsverksamhet. Ordföranden leder själv "det stora språnget" för att göra oss till bättre racerförare.

BENGT BENGTZON & DANIEL FRODIN

Första kursen hölls på Våler-banan fredagen den 26 augusti. Vi två fick den stora äran att bli hans första lärjungar. - Nu ska de där journalisterna få lära sig hur man kör hundkoja, mumlade Ordföranden till omgivningen.

Kursen började med en genomgång. Steg ett var att lära sig köra fortare

genom den knepiga chikanen efter startrakan. - Ni är för fega, sa Ordföranden till oss. Man måste köra över curbsen och ha högerhjulen på den smala asfalten utanför. Nu kör ni efter mig och gör som jag visar. Bengtzon bakom mig och Daniel bakom honom. Två varv, sedan skiftar vi så att jag kan kolla

att ni gör rätt. Först två varv för att värma däcken sedan gasar vi. Följ mig! - Självklart följer vi dig, store ledare, svavade vi ödmjukt.

Nu bar det av. Redan efter första uppvärmningsvarvet gav Ordföranden full gas. Ja, han om någon måste väl veta när däcken är varma tänkte vi och hängde på.

Den svåra, feldoserade chikanen närmade sig med blixstens hastighet. Herregud vad fort han kör tänkte vi, djupt imponerade av Ordföranden. Inte ens en antydan till bromsljus och så halva bilen över curbsen till höger och till vänster.

Tiondelen senare tänkte vi: Vad gör han nu, det här sa han inget om i genomgången. Ordföranden lämnade nu banan och körde ut i gräset och vidare ut i sandfällan i ett stort rökmoln. Där stannade han någon meter från räcket.

Nytt årtionde 1970

I slutet av 60-talet var det, som jag tidigare sagt, bra drag i svensk racing. Nya banor, nya förare och nya bilar. Men det var också ett mörkt årtionde som skulle följa.

TOMMY JAGERWALL

Många "gubbar" gick åt internationellt. Säkerhetstänkandet utvecklades och hur illa det än var, så fanns alltid passionen kvar för tekniken och tävlandet. Stora förändringar på just säkerhetsområdet var i antågande. Nomex, integralhjälm, brandbekämpning, aktiv och passiv säkerhet vid och på banan, för att nämna några. Trots alla bekymmer såg vi i alla fall ett ljus i slutet av tunneln.

Vid ett tillfälle träffade jag Frank Gardner. Han testade en Porsche 917K. mitt på instrumentpanelen satt en stor manometer som visade trycket i rörramen. När jag frågade vad den var till för, berättade man att när trycket föll, visste man att ett rör gått av/sönder av utmattning. Porschegubbarna hade nämligen fyllt rörramen med gas. När trycket föll, var det bara att parkera. Sådana företeelser ledde fram till aluminiummonococken för att senare ersättas med carbonfiber och en life cell. På köpet fick man bättre teknik och bättre säkerhet. Kostnaderna var en helt annan femma! De som var tongivande i positiv bemärkelse var givetvis Ronnie & Reine. De hade dominerat F-3 ömsom hemma och

i Europa. För dem smög ett nytt fenomen in i vardagen. "Hur kommer jag vidare?" Jag värvades som manager för Reine där jag blev kvar till mitten av årtiondet. Det finns mycket att berätta om R&R och fler framstående svenskar med dem, men det har andra gjort bättre än vad jag kan. Dock skall jag ta en kul episod.

Våren 1967 hade jag åkt med Reine som skulle köra på Monza. Lotteria di Monza. Efter racet besökte vi Novamotor/Pedrazzani familjen och fick den sista figuren för sidedraught Ford MAE. Det var min första kontakt med en professionell motorbyggare. Novamotor/Pedrozani familjen fick jag mycket att göra med senare, först med Gunnar Nilsson och sedan med mitt Canon F-3 stall.

Efterhand blev F-3 ännu större i Europa och amatörbasen fasades ut. Ronnie & Reine fattade galoppen och införskaffade nya Tecno-bilar. Men, så var det där med motorn. F-3 var då som en enhetsklass, så här var det bråkdelar av nanometer som värdesattes. Charles Lucas var den som ansågs bäst på motorsidan. Så vi åkte dit och berättade för Charles Lucas Engineerings operative chef Mr. Thomas om våra planer. Men,

eftersom han var engelsman, och det vet man ju hur det är med dom, så trodde jag inte helt på vad han sa och lovade.

Vid lunch såg jag till att sitta på toa när de andra åkte till puben. Jag smög ut i bromsrummet och hittade snart en svart liten anteckningsbok. Bingo! Alla förarnamn snyggt och prydligt nedtecknade och hur många kusar deras motorer presterade. När jag kom till sista sidan rycktes dörren upp. "Bromsmästaren" tog sig för ögonen för att brista ut: "Säg att jag drömmer." Nej sade jag. Jag lovade att hålla mun och han fick ha jobbet kvar. Jodå, Ronnie hade flest hästar det året, och Reine blev utsedd till inofficiell EM-Mästare i F-3 av tidskriften Autosport.

Vid denna tidpunkt fanns en armada av svenska F3-åkare. Klassen på materialet var mycket hög, och de svenske kämpade tappert, inte bara i SM utan även i Europa. I all ärlighet skall sägas att Picko var den som tagit ut kompassriktningen här hemma, och han var en stor inspirationskälla för många av oss andra.

Till Kanonloppet 1970 var förväntningarna högt uppskruvade. Åren innan hade vi sett eliten av alla världsnamn inom racing på Gelleråsen. Tänk er alla dessa formel- och sportbilar av alla kategorier. Det var Sverige mot övriga

Lärjunge Bengtzon följde troget efter ut i sanden, men tog sig direkt upp på banan igen. Lärjunge Daniel hann bromsa och höll sig kvar på asfalten. Två vilna elever fick nu klara sig själva ett varv runt Våler. Vi tänkte sorgset på vår käre ledare när det plötsligt började viftas med stora Kina-röda flaggor utefter banan.

Det måste vara en hyllning tänkte vi. För nu är Pelle inte bara Ordförande längre. Nu är han kung. Kung av sand. Han har till och med en låt uppkallad efter sig.

Så här sjunger Per Gessle i sin megahit från 1995:

"Här kommer kung av sand,
här kommer kungen av ingenting alls."



Två killar som skulle kunnat gå mycket längre med rätt stöttning. Först Gunnar Nordström i en Brabham BT 35 före Håkan Dahlqvist i en Merlyn Mk 23.

världen. Ett av de bestående minnena är självklart Alan Mann. Han valde vid ett Kanonlopp att själv köra en off white Ford Galaxie 500. Efter alla körpass på lördagen vevade han åter igång Galaxien och körde sen snyggt och prydligt till Karlskoga Stadshotell. Väl framme parkerade han på torget! Söndag morgon körde han åter till Gelleråsen för att tävla! Jodå, han körde med raka rör.

Standardvagnsklassen 1970 gick Gr 2 upp till 2 liter. Starten går och i Tröskurvan får Berger generalställ och Lundberger smiter förbi. Det gjorde att hela startfältet mer eller mindre fick börja om nere i Trösen. Milt uttryckt förekom livlig kubbning i hela backen efter Esset upp mot Velodromen. Strax innan kurvan krok bilar samman, far av banan och jordvallen utanför blev en trampolin. Flera dödsoffer och många lemlästade för livet. VTI (Statens Väg och Trafikinstitut) fordrade av SBF in en BMW 2002 ti för test. (En motsvarande bil var huvudaktör i olyckan) Omdömet blev att den var okörbar! Detta omdöme reviderades dock senare.

Det var den andra stora olyckan på några år vilket skulle få följdverkningar åt alla håll.

nen". Club de l'Oests race, Le Mans 24 timmars, hade skördat ännu ett offer.

Men, racingens framfart över Europa var svårstoppad. Detta berodde på två saker. Dels hade sporten blivit mycket populär, dels hade reklamen släppts fri, vilket innebar att det var fritt fram för sponsorer. Dessutom hade en Linköpingsbo flyttat till Anderstorp med en vision i nivå med Dr. Martin Luther Kings. Han reste runt till GP-loppen med sitt lilla whiskeykabinett och lobbade för Sveriges GP i F1. Det ni! Och gav sig inte, utan mot alla odds lyckades han övertyga Bernie Eccelstone. När man jämför vad som krävs för att arrangera ett F1-lopp 2011, bleknar man. Att det var Sven Smokey Åsberg har ni redan listat ut!

En tidig vårvinterdag 1974 dyker en frytlig skåning vid namn Gunnar Nilsson upp på kontoret. Han har kört FVee och skulle nu ta steget upp till F-3. Efter några timmar var managerkontraktet klart. Efter ytterligare några timmar var en March med Toyotamotor beställd. Några veckor senare hade vi hittat en duktig mekaniker. Som transporter inköptes ex. Bonniers snedflakade Opel Blitz. Gunnar hade två utmärkande egenskaper. Han var målmedvet-

tog slut. Han var en sådan kille och vän du aldrig skulle glömma. Eftersom 70-talet inte var någon högkonjunktursperiod så blev businessklimatet ganska tufft i perifer mening som racing var då. Allt skulle finansieras via sponsorer eller egna medel. Jag tror att hela sponsorkarusellen utvecklades starkt i slutet av perioden. Bidragande orsaker var konjunkturen, dyrare material och konkurrensen. Det dög inte att komma med samma gryta som alla andra. SBF införde restriktion beträffande sponsning. Religion, alkohol och politik bannlystes. Kampen om sponsorer blev tuff, så nu krigade teamen både på och vid sidan om banan. Det fanns ett alternativ till SM-racingen. SSK (Stockholms Sportvagnsklubb) arrangerade ett mästerskap där det gavs stor frihet i regelverket, vilket också reducerade kostnaderna märkbart.

Så blev det bensinkris. I mitten av decenniet hade vinnarbilarna som sagts blivit för dyra och något nytt var efterfrågat av både publik, förare och arrangörer. Puss & Kram Super Star Cup var svaret. SSK med Robin Shorter stod som administratör. Succén var given och konceptet håller än i dag trots så tidig start som 1976.

Två katter smög sig dock in bland hermelinerna. Shorter införde startavgift om 375 kr. Dessutom krävde SBF en kostnadsfri "vagnbok" vilken visade att SBF:s besiktningsschef Qvarnström godkände tävlingsfordonet.

I slutet av 70-talet var svensk racing på lågvattenmärke och banor lades ner för gott eller stod under hot att förvandlas till potatisåker. SM-deltagandet hade blivit så lågt att flera SM-klasser kördes ihop med SSK-klasser. Det är under denna "mörka tid" som RHK bildas och beslutar att köra ett mästerskap för Historiska Racerbilar. Och så blev det! Låt oss återkomma om detta!

Under 60- och 70-talet hade SBF tillhandahållit, i samband med att tävlingslicens löstes, en skrift som kallades Råd och Rön. Det var racingens bibel i alla tänkbara aspekter. Den avskaffades nu och FIA började bygga nya regelverk. Det som sedan skedde på Monzabanan i Italien 1978 blev "spiken i kistan" på två sätt. Dels omkommer den mycket populära Ronnie Peterson. Dessutom får racing i allmänhet ett skamfilat rykte. Det blev inte heller bättre av att försäkringsbolaget Folksam förhalade ersättningsprocessen för skadeoffren på Karlskoga. Eller som Bengt Bedrup ut-



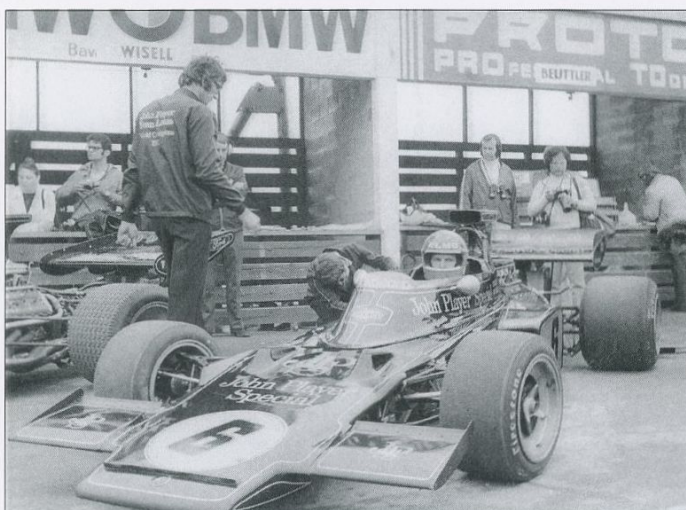
Start i "stora standard" på Mantorp Park. Bosse Ljungfeldt har tagit täten i sin stora Chevrolet Camaro före t.v. Bosse "Emma" Emanuelsson i Ford Escort och t.h. "Årsta-Lelle" Johansson i sin Chevrolet Camaro -69. Nog är det väl vissa likheter med period "H" heatet i RHK-Cupen?

Ofta under den här tiden när radion rapporterade sport kunde det låta: "Racerföraren Joakim Bonnier bröt efter 33 varv någonstans". Men sedan, en dag sommaren 1972, kom verkligheten ikapp. Då hette det: "Racerföraren Joakim Bonnier avled tidigt på morgo-

ten och hade medel för att komma igång. Han tog sig kvickt upp till F1, bl.a. tack vare Ronnies byte från Lotus till March. Sitt nya kontrakt med Shadow fick helsingborgaren aldrig njuta av. Gunnar hann med att vinna Belgiens GP med Lotus innan hans jordevandring



Ronnie Peterson var vår klarast lysande stjärna i F-1. Här är han dock i en F-2-bil, March 722.



Reine Wisell, vår andre F-1 stjärna, gör sig här klar för träningen till Canadas GP 1972 i en JPS 72 D som Lotus kallades då. Den länge mannen t.v. är Peter Warr, teamchef i Team Lotus, och bakom honom t.h. skymtar Ron Tauranac, konstruktör av denna "evergreen" i F-1.

tryckte det i Sportspegeln: "Folkskam". Jodå, han rättade direkt i sändning och bad om ursäkt. Som ni säkert märkt går 70-talet mellan himmel och helvete i svensk racing. Ledarskapet inom SBF hade långt tidigare beslutat att aldrig lägga sig i den enskilde tävlandes angelägenheter (Metzlov) varför det inte fanns tillstymmelse av backning jämfört med andra starka specialförbund med tongivande ledarskap inom RF.

Bl.a. har detta lotsat FIA fram till att även delta i den

teoretiska och praktiska utvecklingen av dagens trafik och fordon. Synd bara att FIA inte lyckats med vad vi är bäst på. "Ess på banan är ess i trafiken". Men det kommer, tror jag! Då vi väger negativt mot positivt under detta årtionde vill jag påstå att det positiva vinner. Denna tidsperiod gav oss råg i ryggen och kunskap om hur att gå vidare i det vi älskar mest.

Racing!



En tredje svensk i F-1 på 70-talet var Gunnar Nilsson som också körde för team Lotus. På bilden dock innan F-1 tiden i en March F-3. Vi hade ju fler svenskar som gjorde inbopp i F-1, främst vid Sveriges GP. Bertil Roos i en Shadow 1974 (bröt efter ett varv) och Torsten Palm i en Hesketh 308, blev 10:a 1975. Joakim Bonnier körde också ett antal lopp tidigt 70-tal i en McLaren. Och så hade vi Conny Andersson som förgäves försökte att kvala in en fruktansvärd Stanley-BRM till tävlingarna. Vi kanske också skall nämna Tom Belsö, Danmark, som blev 8:a i en ISO (Williams) 1974 och Leo Kinnunen, Finland, som dock fick bryta i en Surtees samma år.

Text & Bild Tommy Jagerwall

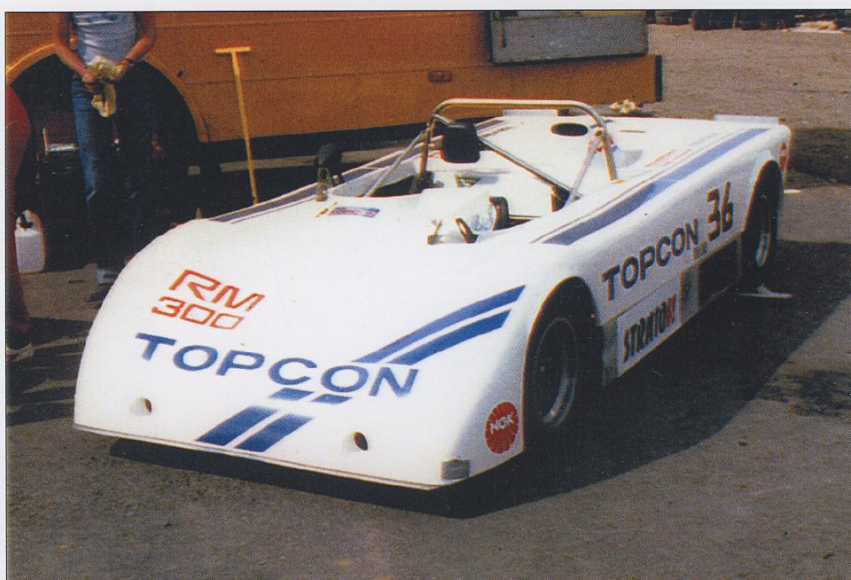
För användande av materialet måste överenskommelse träffats med Tommy Jagerwall

Nostalgibilder

Startbild från Anderstorp och en ny företeelse inom svensk racing: "Standard A". Denna klass hade tidigare lanserats inom rally och debuterade som klass inom racing 1976. Klassen byggde på ett vikt/effektförhållande som tidigare varit främmande inom SM-klasser som styrts från förbundet, men som under många år använts inom SSK. Bilarna skulle vara Gr 1 och ha en vikteffekt som låg högre än 10 kg/hk. Vissa modeller såsom BMW 2002 ti och tii var för starka för att platsa här. Däremot var nya Opel Kadett GT/E som klippt och skuren för klassen, liksom också Volvo 142 GL, Mazda RX-3 och SAAB 99 EMS platsade också här. På bilden är det Torbjörn Walfridsson från Helsingborg just i en Mazda RX-3 på "pole" med flerfaldige Std A- mästaren Sven-Erik Edlund i en Opel Kadett GTE bredvid sig, och Tomas Lindström i en Volvo 142 GL bakom. Som synes så var det en viss frihet med spoilerar fram och bak i förhållande till Gr. 1 reglementet.
Foto: Tommy Jagerwall



T.h. Ännu en företeelse som var ny på 70-talet; Sport 2000. En racersportvagn utan lyse och med en Ford "Pintomotor" som i princip skulle vara otrimmad och därmed lätt och billig att tävla med. Klassen blev snabbt populär under några års tid, men därefter blev några bilar ombyggda för att ingå i ett annat "häftigare" reglemente. Klassen har nu funnit en renässans i RHK-Cupen.
Foto: Tommy Jagerwall.



Stockholms Sportvagnsklubb (SSK) med Robin Shorter i spetsen hade många friska ideer under 70-talet. En var den sk. Super Starcupen för amerikanska Gr 1-bilar, med vissa ändringar. Den förste segraren hette Ulf Larsson, och han körde en Chevrolet Camaro Z-28 som blev den tongivande bilen i klassen. Som synes så har reklamen gjort intåg på arenan. Den som träffade den karismatiske profilen Ulf L. hade svårt att tro att han faktiskt är son till tonsättaren och skaparen av pastoralsviten, Lars-Erik Larsson. Men han var i alla fall en djävel på att kunna vissla. Man undrade vid något tillfälle var premiärpokalen i "Super Star" tagit vägen. Det sista någon sett var när Uffe skulle byta olja i Camaron och använde pokalen för att samla upp spilloljan – sägs det....
Foto: Tommy Jagerwall.



Åtskilliga är de F-1-förare som startat egna team. Man "visste" ju hur man borde göra. Tyvärr är det få som lyckats. Bröderna Fittipaldi drev ett eget brasilianskt stall kallat Copersucar och man sällade sig till de misslyckandes skara. Wilson Fittipaldi körde bilen vid Sveriges GP 1975 och slutade som 17:e och sista fullföljande. Foto: Tommy Jagerwall.

Graham Hill i sin Embassy-Hill, som väl var en hyfsad bil, men så hade man också gjort den i samarbete med Lola. Foto: Tommy Jagerwall.



Denna bild kommer visserligen inte från 80-talet, utan snarare från tidigt 60-tal, men passar väl in under rubriken Nostalgiskt. Bilen är en Hey-DKW Formel Junior med Dr. Theodor Hey vid ratten. Han visste att berätta att bilen var "völlig unfahrbar". I själva verket är det en modifierad Effyh som försetts med en DKW-motor. Bilden är från Achum Flugplatzrennen den 15 sept 1963. Kurt Ahrens Jr i en Cooper T67 vann loppet före Gerhard Mitter i en Lotus 22-DKW och på 4:e plats finner vi Jochen Rindt i en Cooper T 59. Picko Troberg kom 7:a med sin Lola Mk 5A och Hey kom som sista fullföljande på 21:a plats. Foto: H. P. Seufert.

Anderstorp 14-15 maj 2011

Den Racerhistoriska Klubben körde igång årets säsong på Anderstorps GP-bana. 120 bilar kom till start, och vi fick se många härliga klenoder. Vädret var som vanligt nyckfullt på Anderstorp med korta skurar som gjorde däckvalet svårt.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Helgens största heat var Formel Ford 1600 cc tillsammans med Formel Vee. De hade inga problem med däckvalet då de alltid kör på mönstrade däck. Helgens största nyhet var bilen med startnummer 1. Hans Nordén från Halmstad kom till start i den Royale RP 24 som Bo Martinsson kom tvåa med i EM 1977. Han vann även Wengpokalen, samt blev han tvåa i riksmästerskapet för Formel Ford. Nordén har restaurerat bilen så som den såg ut 1977. Det visade sig att Martinsson hade kvar originaldelarna, till Nordéns stora glädje.

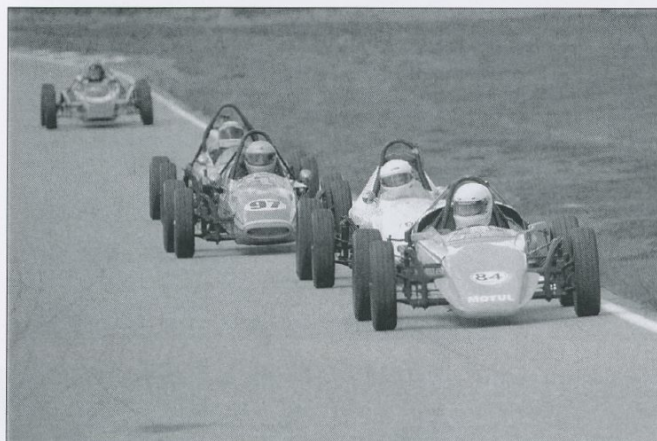


Hans Nordén premiärkörde sin nyrenoverade Royale RP 24, Formel Ford som kördes till en andraplats i såväl FF-EM som RM 1977. Per Gustavsson upprepade placeringen i RM 1979. Hans jagas här av "Atte" Åkersten. Foto: Racefoto.

I kvalet var Henrik Hansson snabbast och han vann första heatet före Nicklas Jonsson och Henry Andersson, trots att han gjorde en snurrning. Hansson vann även andra racet, nu före Alf Blomgren och Henry Andersson. Blomgren hade en tuff helg som började med en krock på banan. Han fick åka till sin verkstad och tillverka nya delar som han hann montera i tid för att köra racen. Det var fler som skruvade febrilt i depån, men de flesta kunde ställa upp i tävlingarna till sist.

I Formel Vee-gänget var Johan Lund snabbast i kvalet. Han vann det första racet före Patrik Åström och Stefan Persson

som kör en Kaimann i år. I andra racet var det mycket hårt om tätplatserna och det var ovisst in i det sista vem som skulle gå segrande ur striden. Det blev till sist Lars Ohlsson som vann före Per-Åke Beijersten och Axel Madsen.



I heatet för de nyaste och snabbaste formelbilarna tog nykomlingen Anders Hedensjö pole med sin Ralt Formel Atlantic från 1978. Hedensjö har kört Ginetta de senaste åren, och tydligen har det varit en bra skola. Det var blött i första racet, men nästan alla startade på slicks. Tyvärr blev det blötare och blötare under racet, men de flesta kunde ta sig i mål i alla fall. Det visade sig att danskarna var bättre i regn än svenskarerna för alla tre på pallen kom från Danmark! Lars Clasen vann före Palle Ringström och Ole Vejlund. Andra racet var torrt och nu kunde svenskarna revanschera sig. Roger Johansson vann före Hedensjö och Clasen.

De små charmiga bilarna under 1000 cc blir allt fler. Klassen har en väldigt fin sammanhållning och jobbar hårt

för att växa och bli större. 22 bilar kom till start i helgen. Klassen har funnits i 10 år och från början var det mest tvåtakts-saabar, men idag är det en stor mångfald av bilar. Tommy Jagerwall har varit mannen att slå de senaste två åren, och eftersom han kör "Hundkoja" har det dragit med sig att allt fler väljer det märket, något som Jagerwall själv inte har

Johan Lund, segrare i FVee första heatet, leder här med sin Motul före Patrik Åström GMS III och Lars Ohlsson Austro Vau. Foto: Racefoto.

något problem med. – En del kanske tror att det bara är att skaffa en "Hundkoja" så vinner man utan problem, men vi får väl se, sa Jagerwall med ett brett leende.

Jagerwall inledde med att ta pole, dock endast med 0,3 sekunder före Lars Davidsson, också i "Hundkoja". I första racet drog Jagerwall upp ett tempo som ingen orkade hålla. Luckan ned till övriga fältet bara växte och växte. Anders Jensen trivdes som fisken i vattnet med sin SAAB Sport på den regnhala banan och han gjorde en "360", alltså snurrade ett helt varv, men trots detta tog han andraplatsen före Lennart Nilsson också SAAB Sport.

Andra racet kördes på torr bana och Jagerwall satsade ännu hårdare. Han vann med 25 sekunder före Jensen.



2 Lars Clasen, Reynard SF 87 före # 112 Palle Ringström, March 753 och # 14 Ole Vejlund, Reynard SF 87. Så blev också placeringarna för dem på första racet. Foto: Racefoto.



Trångt i 1000 cc svängen. Först ligger Bo Johansson med sin Renault Dauphine 1093, därefter följer fr.v. i bild Dan Henningsson, Opel Kadett, Staffan Runius, Fiat Abarth 1000 TC och Kari Lehto, Austin Cooper S 970. Foto: Racefoto.



95 Jörgen Brynne med en Lotus Elite, ligger här före # 21 Christer Pernwall, Porsche 911. Foto: Racefoto.



Det var ett tag sedan man kunde njuta av en Alfa Romeo 1600 GTA på en svensk racingbana. Karl-Arne Henriksson rattade dyrgräpen och jagas här av Johan Solman i en Jaguar E-type. Foto: Racefoto.



Grupp A har gjort sitt inträde i RHK-Cupen. T.h. Anders Dahlgren i en Mercedes-Benz 190 och t.v. Tony Mårtensson i en Volvo 240 Turbo. Foto: Racefoto.

Nykomlingarna Bruno Helgesson och Lars Davidsson kom trea och fyra med sina Hundkojor. Davidsson var särskilt imponerande då han startat sist.

Klasserna för standard och GT före 1965 var få till antalet och de körde i samma heat. Johan Solman tog en solklar pole med sin Jaguar E-type och han var 4,7 sekunder före tvåan! Han vann båda racen i stor stil före Lars-Göran Andersson, Shelby Mustang och Anders Lotsengård, Austin Healey 3000. Av standardbilarna vann Frank Edwinsson, BMC Cooper S, före Håkan Lidebjer, BMW 1800 Ti och Dan Johansson, Volvo Amazon, i första och i andra vann Edwinsson före Johansson och Bengt Bengtzon, BMC Cooper S.

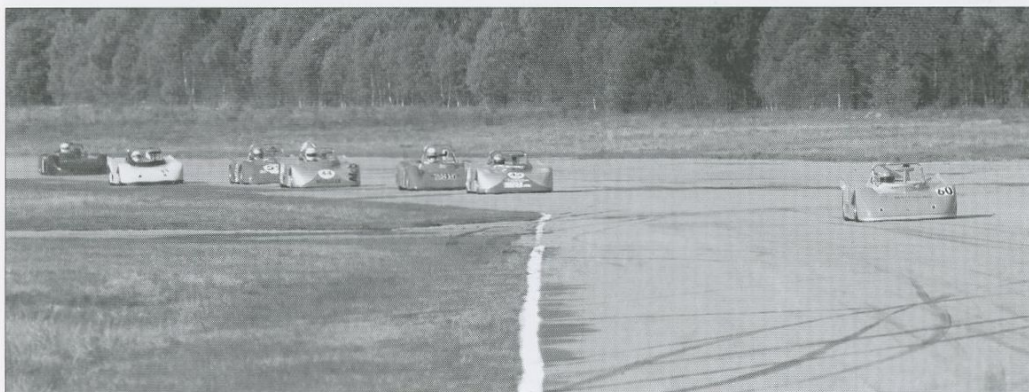
I heatet för de nyaste standardvagnarna inkluderas i år även Grupp A. Tidsspannet löper från 1966-85. Vi fick se två Grupp A-bilar i premiären, An-



Det ä alltid roligt med udda bilar, och här är det två stycken, T.v. Bengt-Åke Bengtsson i en Ferrari Dino GT4 och t.h. Michael Sundin, Mazda RX-7 med Wankelmotor. Foto: Racefoto.

ders Dahlgren i en Mercedes Benz 190 och Tony Mårtensson i en Volvo 240 Turbo. De vann var sitt race i klassen, men höll till mitt i fältet som anfördes av Rune Tobiasson med sin mäktiga BMW 3,5 CSL. Tobiasson vann bägge racen före Rolf "Myggan" Nilsson i Ford Escort RS 1600 och Jürg Bächli i en Opel Commodore.

Tävlingsdagen avrundades med Sports 2000 där Nicklas Johansson var snabbast i kvalet och han vann båda racen. Joakim Bergman kom tvåa och Dagfinn Larsen kom trea i första racet. I andra tog dansken Michael Ringström andraplatserna före Bergman.



Nicklas Johansson har tagit en betryggande ledning i Sport 2000 före Joakim Bergman och "the rest". Foto: Racefoto.

Velodromloppet, Gelleråsen, 17-19 juni 2011

Årets Velodromlopp på Gelleråsen i Karlskoga blev en succé. Inramningen var perfekt med 200 tävlingsbilar som körde racing samt Velodromrallyt plus uppvisningar av gamla motorcyklar och en av Ronnie Petersons gamla Formel 1-bilar. Publiken trivdes och vädret blev bättre än vad som hade förutspåtts.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Ett heat hade mer internationell status än de andra. Det var klassen för F-3 1000 cc som ingick i EM-serien. Förutom våra svenska förare, fick vi se förare från Frankrike, Tyskland och Schweiz. Det var åtta bilar som körde i heatet för Formel Ford. Tysken Roland Fischer var klart snabbast av F-3:orna. Vid starten av det första heatet blev det trångt och ett par bilar krokade ihop. Leif O. Jönsson hade otur att klättra på en annan bil och han hamnade upp och ned. Det blev ett stort pådrag med räddningsbilar och ambulans, men Jönsson klarade sig bra efter omständigheterna, men bilen kunde inte vara med vid omstarten. Fischer drog iväg som en raket, men när han kom till Tröskurvan fortsatte han längs den gamla

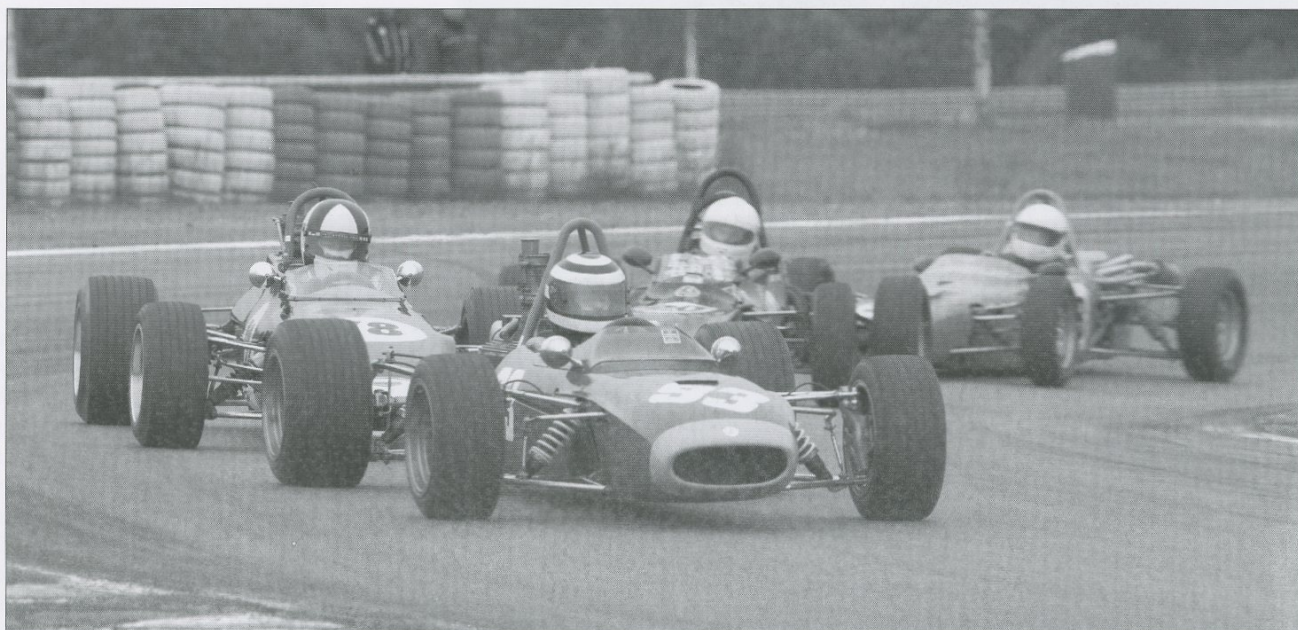
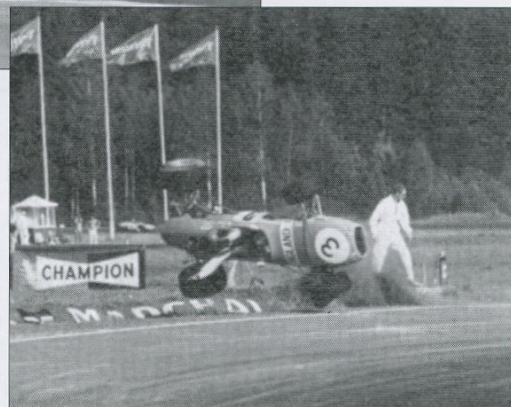
bandelen och tvingades bryta direkt då gasen hade hängit sig. Det blev istället Francois Derossi som tog upp jakten på



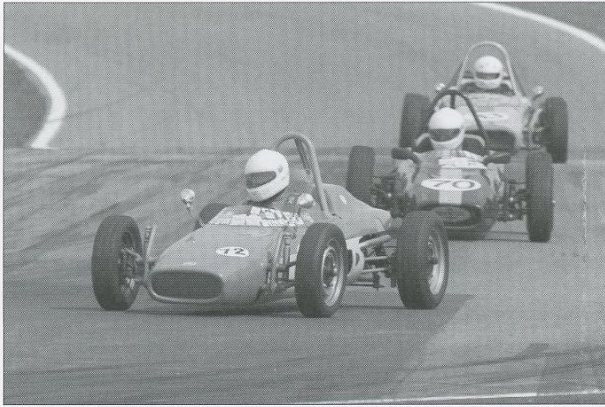
Bev Bond gjorde en fin insats i Pelle Svenssons Royale, även om det var en aning trångt. Här passerar han Magnus Ahlqvists Cooper T 71 ...

... 1969 såg det ut så här i samma kurva efter en batalj med Freddy Kottulinsky.

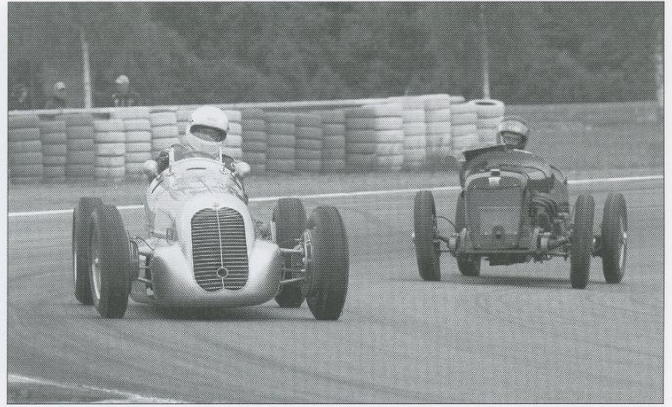
Formel Fordarna och han vann klassen före Ferdinand Gustafson och Maurice Slotine. I andra racet startade Fischer sist, men han jobbade sig snabbt upp genom fältet och redan efter halva racet hade han tagit ledningen för F-3-klassen före Derossi och Gustafson. Sedan slog han av på tempot och bevakade sin ledning i mål.



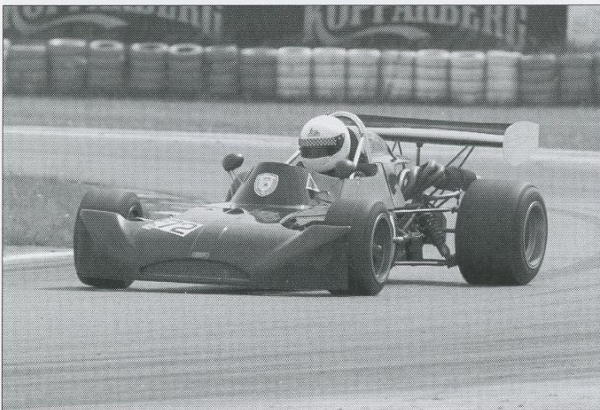
Roland Fischer från Köln i en Tecno vann söndags-uppgörelsen för 1000 cc F-3 före Francois Derossi, Frankrike, Chevron B 17. Foto: Racefoto.



Triss i gamla RPB. Kent Böe först, följd av Åke Persson och Caj Hasselgren. Foto: Racefoto.



Per Gjerdrum i sin magnifika Maserati 6CM före Roy Palm M.G. N-typ. Foto: Racefoto.



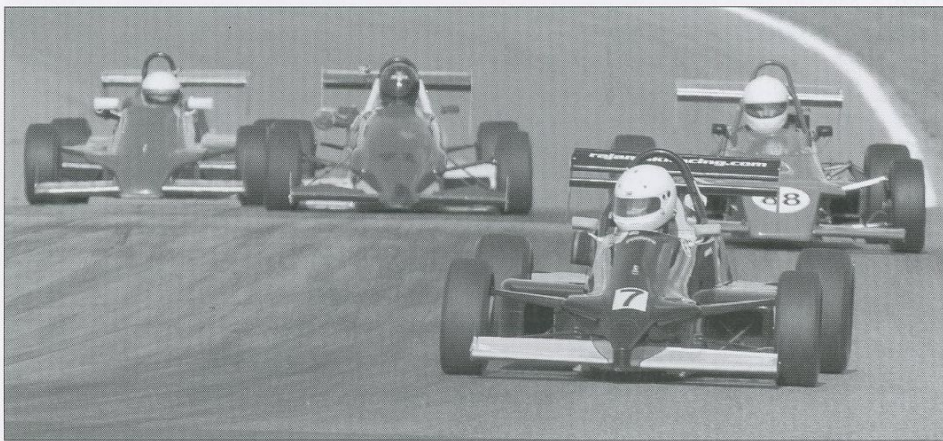
Mats Andersson var överlägsen i Formel nyheatet med sin March 722. Foto: Racefoto.

bjuds på en flygtur i F-3 av Freddy Kottulinsky 1969. Herrarna trivdes bra i den härliga atmosfären i Karlskoga och deras insatser på banan var inte illa heller. Bond tog en andra och en tredjeplats i Formel Ford, och Williams tog två andraplatser i "Hundkojan".

Helgens största formelbilsklass var Formel Vee med 20 bilar till start. Magnus Ek tog pole med en halv sekund med sin dubbelförgasarebil som kör i klass D. Johan Lund var snabbast i klass C och han

stod bredvid Ek i första ledet. Ek missade totalt starten och fick släppa många bilar framför sig. Racet blev en kamp mellan Lund och den rutinerade Christer Ericsson. De bytte position några gånger, men mot slutet bromsade Ericsson för sent i Tröskurvan och han tvingades ta escaperoaden. Han rammade chikanen för att inte tappa för mycket tid, men han nådde ändå inte ikapp Lund. Axel Madsen kom trea. – Det var inte min första seger, men det var första gången jag slog segermaskinen Ericsson, sa lycklige Lund. I B-klassen höll det äntligen ända till mål för Kent Böe som vann före Åke Persson och Åke Jauhainen. I andra racet tog Lund hand om ledningen från start men Ericsson tog sig förbi och kampen var igång. Ek blandade sig i striden som blev en trekamp. Ericsson gick segrande ur den striden före Ek och Lund. Det blev samma trio på pallen i B-klassen även i andra racet.

I heatet för nyare formelbilar var det glesare än vanligt. Det är en del danskar



7 Torgny Johansson i en Formel Opel Lotus följs av Tomas Otterberg, Van Diemen RF 81, Thomas Marklund, Ralt RT 30 och Micke Jublin, Magnum 833. Foto: Racefoto.

RHK:s ordförande Pelle Svensson hade bjudit in två legendariska engelsmän som fick köra hans Formel Ford och hans "Hundkoja". Det var Bev Bond och Barrie Williams. Dessa båda gentleman har kört det mesta på fyra hjul och båda har tävlat på Gelleråsbanan tidigare på sextioalet. Många minns säkert bilden på Bond när han

Prisballen i 1000 cc Cupen för bägge racen.

I Tommy Jagerwalls frånvaro vann Lars Davidsson, i mitten, lätt bägge racen före Bruno Helgesson, t.v. och Anders Jensen t.h. Foto: Racefoto.





Ny för i år är Björn Andersson i en fin Porsche 356. Här ligger han före Bo Severinsson i en Renault R8 Gordini. Foto: Racefoto.



Hundkoje-fight "Royal". # 45 Frank Edwinsson före # 23 Edwin Solheim. Foto: Racefoto

som brukar köra här, men de hade en tävling hemma på Ring Djursland samtidigt, tyvärr. Det försvann ytterligare några bilar mellan kvalet och racet. Mats Andersson var överlägsen med sin March F-2:a, men sedan var det litet kubbning om placeringarna. Roger Johansson och Anders Hedensjö turades om andra och tredje plats i var sitt heat.

Förkrigsbilarna är alltid härliga att se. Det var ju ett par nya klenoder med denna gång, bl.a. en Maserati 6 CM från 1938. De kör med ett speciellt handicapsystem med omvänd startordning som gör att det blir spännande i slutet på racet. Första racet vanns av Per-Olof Håkanson i en Bugatti före Per Hågeman i en Cooper midget och Magnus Neergaard i en Riley. I andra racet vann Håkanson före Roy Palm i en M.G. och Per Hågeman kom trea.

1000 cc Cupen var helgens största startfält med 30 bilar! Det är fantastiskt vilket arbete klassen har lagt ner på att värva nya förare. Nu börjar det att bli litet nya namn även i toppen av resultatlistorna. Lars Davidsson var snabbast i kvalet före Tommy Jagerwall och Ulf Lindberg. När bilarna rullade ut till start

saknades dock Jagerwall som inte hade tillräckligt med oljetryck. –Jag trodde att det var längre driftstid på min motor, men tydligen var det inte så. Jag vågar inte chansa på att oljetrycket räcker, så jag avstår från att köra. Jag skall ge dem en ordentlig match på Knutstorp istället,

sa Jagerwall. Davidsson vann racet före Bruno Helgesson och Anders Jensen. På fjärde plats hittar vi en annan nykomling i en Saab Sport, och det är Mikael Mohlin. Han har haft uppehåll i tävlandet i några år. Senast vi såg honom var i en brutalt trimmad Mazda RX7, men nu var det betydligt blygsammare effekt under huven. –När jag körde första testet på Kinnekulle i våras så undrade jag vad jag gett mig in på, sa Mohlin. Det blev samma trio i topp även i andra racet.

I heatet för äldre standard och GT-bilar före 1965 upp till 1300 cc startade Frank Edwinsson i pole och fjolårssegraren Edwin Solheim startade sist. Solheim satsade allt från start och snurrade i depåkurvan på första varvet i sin iver att komma upp genom fältet. Han fick börja om, men han nådde ikapp Edwinsson och de hade en härlig kamp ända till mål. Solheim kom upp på insidan på upploppet och de avslutade loppet med ett dragrace. Edwinsson vann loppet med bara tre hundradelar av en sekund! Egil Alver kom trea. I andra racer startade Edwinsson och Solheim sida vid sida, men kampen kom av sig redan efter ett varv då Edwinsson bröt med ett stort rökmoln. Solheim vann med över halvminuten före Nils-Erik Nyblaeus, Austin Healey 100, och Bengt Bengtzon som slog Daniel Frodin på mållinjen med tre tiodelar!

I heatet för äldre standard- och GT-bilar före 1965 och över 1300 cc var Johan Solman klart snabbast på kvalet.



Stig Blomqvist gjorde ett populärt inhopps med Jan Olssons Ford Galaxie. Lars Bryntesson i Volvo Amazonen ger plats – för säkerhets skull. Foto: Racefoto.



Jürg Bächli har tagit hand om taktippen i "Std -71" Foto: Racefoto.



Mats Bergelin i en Alfa Romeo Giulia S ligger här före Dick Gärder i en Volvo Amazon. Foto: Racefoto.

Han lekte hem första racet, men bakom honom var det två norska Elaner som bjöd upp till kamp. Dag-Henning Nielsen tog andraplatsen före Jan-Hroar Björklund. Alla tre kör i GT-klassen. Bästa standardbil var Mäster Stig Blomqvist i sin jättelika Ford Galaxie som bjöd på en riktig driftingsladd i sista kurvan. Iiro Mäkinen kom tvåa och Lars Petlund trea. I andra racet fick Solman stopp i andra kurvan sedan växellådan hade låst sig. – Jag kunde inte få i varken

ettan eller tvåan och när jag försökte starta på trean dog motorn, men då släppte lådan och jag kunde komma igång, sa Solman. Han var långt efter, men satte igång sin klappjakt. När han körde om tredjeplacerade Blomqvist var det gränsfall till gulflaggsomkörning. Strax efter låste sig växellådan igen och han tappade tre platser, men så kom han igång igen och körde om samma tre bilar på nytt. Norges svar på Jim Clark, dvs. Dag-Henning Nielsen vann racet.

För honom var det en skön revansch, senast han körde på Karlskoga för några år sedan fick han åka hem med en mycket sönderslagen bil efter en ordentlig krasch. Olof Cederberg kom tvåa och Solman trea. Bland standardbilarna vann Blomqvist igen före Mäkinen och Heikki Välikoski.

Jürg Bächli har gått ned en tidsperiod till "G" och kör numera med mönstrade däck i klassen för nyare standardbilar 1966-71. Det blev ett lyckokast för han vann enkelt båda racen före Atle Ramberg och Olav Rygge. I detta heat hittade vi engelsmannen Barrie Williams som ni läste om ovan.

I heatet för de nyaste standardvagnarna har Erik och Anders Berger samt Tomas Hall härjat i toppen i många år, men i år har konkurrensen hårdnat och nu skulle det avgöras vem som är den bästa Escortföraren i Skandinavien! Efter kvalet stod norske backspecialisten Holm Jacob Matheson i pole före Mads Gjerdrum, Rolf "Myggen" Nilsson, Mikael Östberg och Erik Berger. Escorter 1:a, 3:a och 5:a. Gjerdrum tog starten med sin mäktiga Ford Capri och den ende som orkade följa hans tempo var

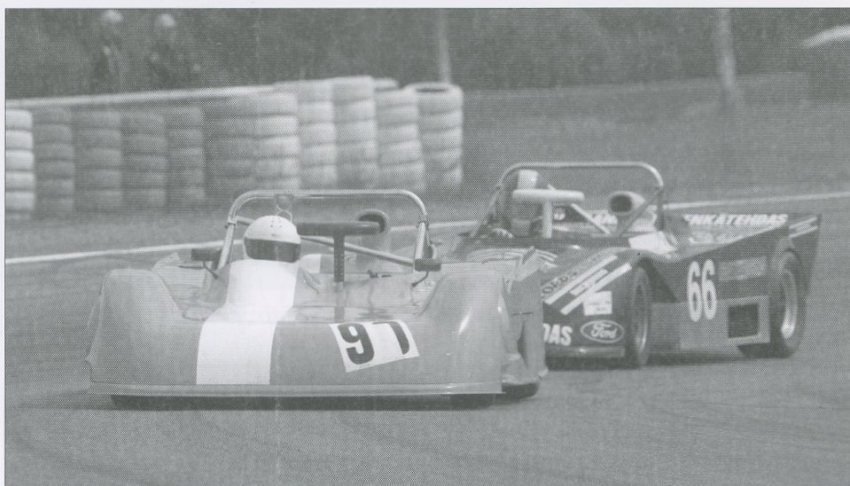
Matheson. Östberg försökte med sin Camaro men fick bryta redan efter fyra varv med motorproblem. "Myggan" Nilsson hamnade i "ingenmansland", medan Erik Berger hade en fight med Lennart Pehrsson i en Porsche, som han till sist förlorade. Anders Berger hade startat sist efter ett elfel och körde upp sig till sjunde plats. Andra racet inleddes som det första med Gjerdrum före Matheson och Nilsson, men Pehrsson gjorde en bra start från åttonde rutan och han blandade sig snart i tättstriden. Han plockade placering efter placering och på sista varvet övertog han ledningen från Gjerdrum. Matheson kom trea i mål med några tiondelar till Nilsson. Just nu är alltså Matheson Skandinavien's bästa Escortförare! Pehrsson var glad efter sin seger. – Jag har bara lånat bilen och jag har inte kört ett race sedan 2005, så det var härligt att vinna. Tanken är att jag skall köra något race ute i Europa under året och detta var bra träning inför det.

I Sports 2000 stod Nicklas Johansson i pole före Joakim Bergman och Dagfinn Larsen, men till racet var Larsen sen till start och han fick starta från depån. Johansson ledde från start till mål före Bergman och Ulf von Hauswolff. Larsen spurtade sig upp från sista till fjärde plats. I det andra racet blev det en kamp mellan Johansson och Bergman som bytte plats i ledningen, men efter 10 av de 15 varven bröt Johansson, och Bergman fick en lugn resa till segern. Bakom honom hade von Hauswolff en tuff fight med Larsen som den förstnämnde avgjorde till sin fördel.

RHK har ett vandringspris som varje år delas ut till någon som gjort ett förtjänstfullt arbete inom RHK. Det är en miniatyr av Ronnie Petersonstatyen i brons. Årets pristagare blev Bruno Rösler.



Lennart Pehrsson i en lättvikts Porsche Carrera vann söndagsheatet för Std/GT 1972-81 före MadsGjerdrum i en Ford Capri Cosworth. Foto: Racefoto.



Johnny Johansson före Ulf "Doc" Lindberg o Sport 2000-klassen. Foto: Racefoto.



Bruno Rösler har mottagit Ronnie Petersonstatyen för sitt arbete inom RHK. Foto: Racefoto.



**BIDRAG TILL RUTFLAGGAN
SÄNDES TILL:**

Per Hågeman, S. Klockspelsvägen 3A,
217 74 Malmö.
ph.race@alfa.telenordia.se Vi behöver
både bilder och reportage!

VELODROMLOPPSBILDER



20 Anders Hedensjö i sin Ralt RT 1 FA hade en minst sagt intim fight med # 67 Roger Johansson, Reynard 883 om andraplatsen i Formel ny. Tightare än så här blir det inte!
Foto: Racefoto.

Barrie Williams i Pelle Svenssons Cooper S var ett populärt inslag i Std 66-71. Barrie var med redan på Kanonloppet 1967 – då som nu i en Hundkoja. Foto: Racefoto.



Holm Jacob Matheson, Norge jagas febrilt av Rolf "Myggan" Nilsson, Skåne. Bägge kör förstås Ford Escort RS 1600 av "värsta" sort.
Foto: Racefoto.