



RUTFLAGGAN

3 2012

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

KARLSKOGA – KNUTSTORP – RHK 80-TAL



Lennart Bengtsson har tagit ledningen i det första racet med sin BMW 2002. I kölvattnet följer Olav Rygge i en Ford Escort RS 1600 och nästan helt skymd bakom honom Pekka Nyström i en Chevrolet Camaro Z-28. Till höger Urpo Pihlman, BMW 2002 ti. Foto: Racefoto.

Race och RHK-vänner!

Vi kan lägga ytterligare en framgångsrik säsong bakom oss. Säsongen har varit innehållsrik med bland annat omstart för Kinnekulle Ring och SSK. Tyvärr så blev inte deltagareantalet vad vi önskade där. Vår egen tävling Velodromloppet på Gelleråsen, Karlskoga genomfördes på ett mycket bra sätt och gav ett gott tillskott till klubbkassan.

Det totala deltagareantalet under säsongen är jämförbart med förra året. De flesta klasser har en stam av trogna deltagare. Den klass som växer är 1000 cc Cupen, som har haft en bra utveckling under året. Tyvärr så har både Sport 2000 klassen och Formel slicks minskat sina deltagareantal ganska kraftigt, vilket gjort att vi ett flertal tillfällen tvingats slå samman heaten. Det känns givetvis inte så bra då vi vet att det finns bilar ute i landet som bara står. Det blir nu en vinterutmaning för klasspapporna att kontakta och analysera varför det är så.

Behöver vi genomföra några förändringar i heatindelningar etc. för att få ut bilarna? Kom i så fall med förslag!

Under nästkommande år kommer en del nya krav att rent säkerhetsmässigt ställas på oss förare. HANS eller liknande system kommer att bli obligatoriskt. Vissa modeller av overaller kommer inte längre att vara tillåtna. Mera om detta kommer du att kunna läsa om på vår hemsida eller direkt på SBF:s sida.

Glädjande nog kommer det att införas en ny typ av HTP-handling som man kan använda nationellt. Handlingen kommer att vara billigare och enklare än den du behöver för att köra internationella tävlingar. Styrelsens förhoppning är att denna handling skall kunna användas inom Norden, men det är inte klarlagt ännu.

När du läser detta så har vi genomfört årets prisutdelning och planeringsmöte i Vadstena. Mötet var välbesökt

och ett hundratal deltagare var på plats. Efter att ha intagit en välsmakande lunch bestående av en Wallenbergare, så guidades vi runt på klostret. I militärisk ordning fick vi en fullständig information om hur vårt nationalhelgon, den heliga Birgitta, framlevde sitt liv. Efter kaffet så var det dags för en trevlig konsert i klosterkyrkan. Prisutdelningen med efterföljande middag avlöpste i god RHK-anda.

Söndagen kom, och tack vare att vi under natten övergått till vintertid, fick vi en välbehövlig extra timmes sömn. Planeringsmötet genomfördes på ett bra sätt och därom kan ni läsa mera i mötesprotokollet som troligtvis finns i tidningen eller publicerats på hemsidan.

**Bästa hälsningar
Pelle Svensson.**

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Nu har det hänt. Det som bara händer andra, men inte mig. Hårddisken har kraschat! Och det är en massa som jag inte sparar, och i vissa filer bara för länge sedan. Men den kanske skulle kunna återskapas. Så jag uppsökte en expert i Limhamn. Det kunde ta tid sa han. Efter 3 veckor uppsökte jag honom igen, och vad jag förstod hade man gjort "en första koll", om det nu var något, men det hade inte kommit fram något. Så det är bara att skriva om en massa igen, och ta om ét från början. Synd att man sumpar en massa tid bara.

Så till något roligare. Jag var nyligen på ett födelsekalas utanför San Remo i Italien. Jag hade hört talas om San Remos GP som kördes ett antal år efter kriget. Det visade sig att rakan låg framför hotellet där jag bodde, dvs. den gamla huvudgenomfarten genom Ospedaletti mot Rivieran. Banan vände sedan uppåt inåt och gatorna där var påfallande breda i mjuka svängar. En del av ba-

nan var f.ö. ett specialprov vid ett tidigare historiskt San Remo rally som jag var med om som co-driver, fast det visste jag inte då.

Som Pelle skriver så är det nya vintrar vad gäller vår personliga utrustning. Om man kör både saloon och öppet så blir det två nya hjälmar som skall anskaffas, om det nu går att ha HANS i en Midget. Overaller enligt 86 års norm skall bytas, om nu inte SBF kommer med någon förlängning. Fast overallen är då minst 13 år gammal, eller i "värsta" fall 26 år gammal, så det svider kanske inte så mycket.

FIA öser på i ullstrumporna. Man proklamerar att serietävlingar (typ RHK-cupen) bara får arrangeras i seriens hemland. Alltså hade vi inte, som tidigare kunnat ha en deltävling på Vålerbanan i Norge, med mindre än att tävlingen fått internationell status. Det kommer väl främst att beröra de som kör i någon utländsk serie som kör i olika länder.

Glädjande nog är Lotus åter på prispallen i F1 och nu allra längst upp. Kimi Räikkönen stod för bedriften vid Abu Dhabis GP, en tävling som bjöd på spänning och dramatik, ja nästan litet för mycket. Lika sorgligt är det att höra att Lola kastat in handduken.

*Redaktionen önskar
God Jul
och ett
Gott Nytt År*



Ny bok! Ny bok! Ny bok! Ny bok! Ny bok!

SKANDINAVISK RACERELITE OLE, REINE OG RONNIE

Av Carsten Frimodt

Författaren har tidigare gett ut en bok, "De tre racermusketörerna", som handlade om Jens Christian Legarth, Jörgen Ellekaer och Hartwig Conradsen, danska elitförare på sin tid. Den nya boken handlar alltså ingående om Ole Vejlund, Reine Wisell och Ronnie Peterson. Man kan väl säga att Ole avlöste de tre tidigare "Musketörerna", och tillsammans med Reine och Ronnie uppnådde de elitstatus under andra halvan av 60-talet.

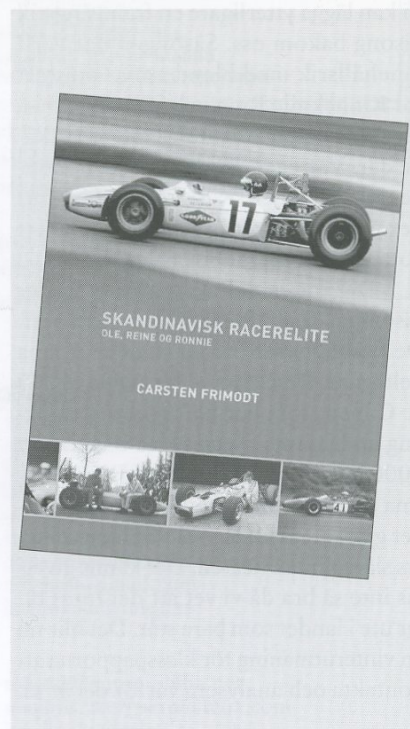
TOMMY JAGERWALL OCH PER HÅGEMAN

Om Ronnie har det redan skrivits ett antal böcker, men om Vejlund och Wisell har det såvitt vi vet inte skrivits något i bokform. Reine är förstås känd genom de klassiska RR-fighterna med Ronnie under senare delen av 60-talet medan Ole, f.ö. medlem i RHK, gjorde sig känd som Roskilde Ringspecialist där han vid ett tillfälle slog både Ronnie och Reine.

Boken berättar om förarna under olika tidsperioder och beskriver också deras konkurrenser och hur deras karriärer senare skiljs åt.

Bildmaterialet är synnerligen rikligt och omfattar huvudsakligen tidigare opublicerat material. Här finns även kapitel om olika tävlingsbanor och tävlingsbilar och avslutas med en omfattande resultathistorik.

Boken är liksom den tidigare utgåvan skriven på danska, men troligtvis bör detta inte vara något bekymmer för den intresserade läsaren. Vi har i alla fall kunnat konstatera att det inte varit några språkproblem på fredags- och lördagskvällarna vid våra tävlingar.



Vi kan varmt rekommendera boken – varför inte som julklapp? Boken kostar 399:- plus frakt och kan beställas från Racefoto, mob.tel: 070-340 93 00 eller E-mail bengan@racefoto.se

RHK, Jag-Parts, Johan Solman AB, G-Partners, Karlstad Inbjuder till seminarium om säkerhetsutrustning

- o för bilarna och för förarna
- o Tid: lördagen 9 mars, 2013, kl. 11.00
- o Plats: Jag-Parts, Fabriksgatan 10, Virserum
- o Kontaktpersoner: Åke Lundin, 0708-77 17 68

Johan Solman, 0495-319 20

Specialpris på Dacke Hotell, Virserum

Alla RHK-medlemmar välkomna!

80-talet. RHK – EN NY EPOK i Svensk Racing med ädelt syfte

I slutet av 70-talet samlades en grupp bilentusiaster för att ta reda på möjligheterna att tävla med formel- & sportbilar samt racersportvagnar vilka ej längre hade tävlingstillfällen i ordets rätta bemärkelse. Samtidigt fanns starka krafter inom FIA att finna en väg att bevara och tävla med denna typ av fordon. Gruppen av herrar var bl.a. Ingemar Engström, L-G Widenborg, Ian Nilsson, Gunnar Elmgren och Bengt Dieden. Dessa herrar kunde näppeligen då i sina vildaste fantasier ana att dessa tankar nu, nära 35 år senare, fortfarande är en tummelplats för alla som älskar historiska racerbilar. En klubb bildades vid namn Racerhistoriska Klubben (RHK).

TOMMY JAGERWALL

Då tävlingsverksamheten var i sin linda tävlades endast med formel- och sportvagnar. Jag hittade ett program i arkivet från Kanonloppet 1983. Där deltog RHK-förarna i två klasser. Historiska sport- och racervagnar indelade i två tidsepoker; 1938-1963 och 1964-1969. Dessa race kördes då tillsammans med övriga SM-klasser.

För att kunna arrangera en tävlingsserie inleddes samarbeten med SSK,

MGCC, SVK Göteborg med flera. Tävlingarna avgjordes ofta på en dag.

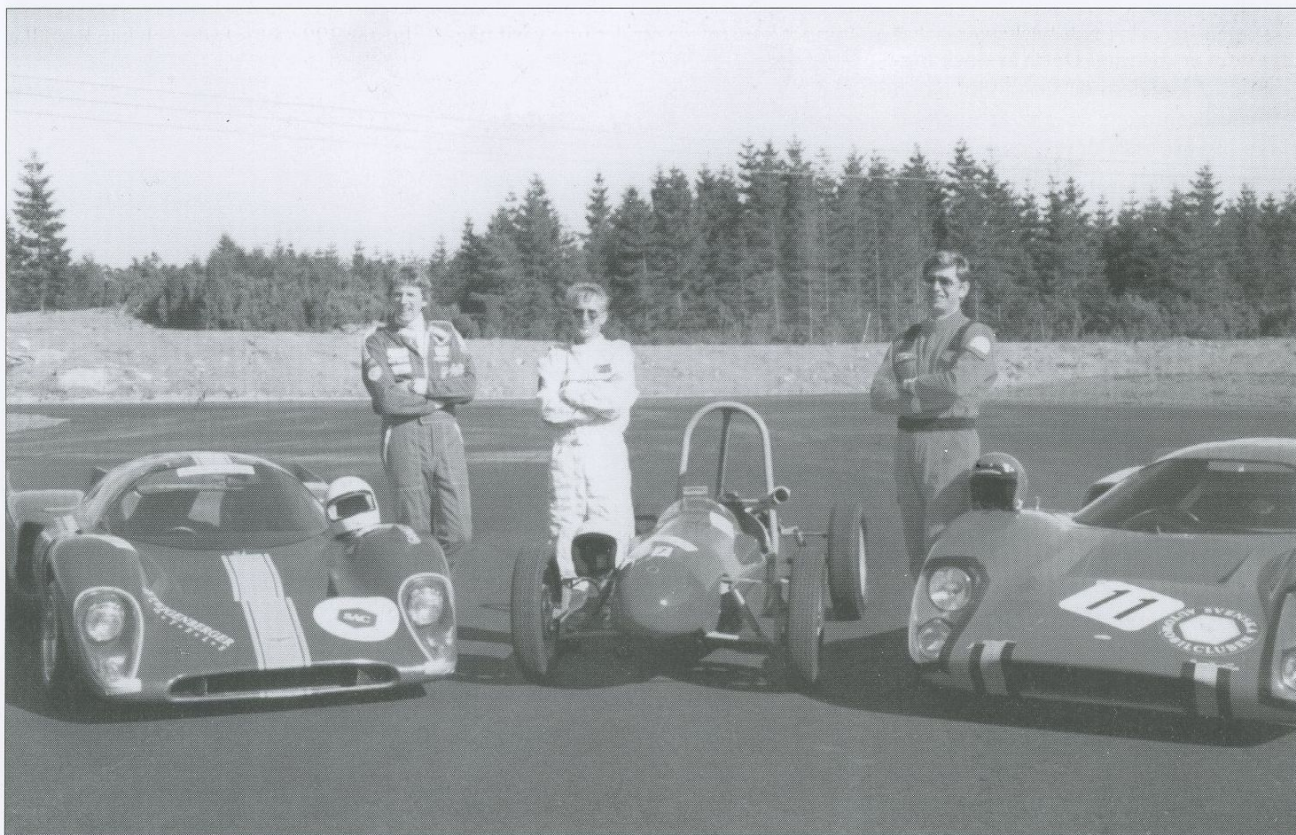
1980 var 36 medlemmar registrerade i klubben. 1983 hade antalet vuxit till 151. Av dessa hade 36 åstadkommit 74 starter vid 4 tävlingstillfällen. Man kan konstatera en ökning om 100 % tävlingsdeltagande jämfört med året innan.

Inför 1983 hade styrelsen i klubben beslutat, att vid sidan av stadgarna för

klubbens ve och väl, göra en programförklaring om verksamheten. Där finner vi:

- o Göra det möjligt att för dig vara aktiv och tävla med egen historisk bil
- o Följa det internationella FIVA/FISA-reglementet för sport och GT-bilar.
- o Vara en remissinstans för all racing med historiska bilar
- o Besiktiga bilar och utfärda FISA-handlingar som gör det möjligt för medlemmarna att tävla.
- o Arrangera licenstagningskurser för blivande förare.
- o Stimulera medlemmar så att de kan delta i tävlingar genom att:
 - o – Hyra banor för träning.
 - o – Bidra till startersättning.
 - o – Hjälpa till i tekniska frågor.
 - o – Ställa upp för varandra.

RHK är inte en klubb som konkurrerar med andra sportvagns- och mästarskapsklubbar. Vår administrativa sida av verksamheten är låg. Vi ger t.ex. inte ut någon klubbtidning. (Jämför idag. Red:s anm).



Historiska bilar, snabba nog att slå svenska rekord på flygande kilometern på 80-talet, närmare bestämt den 18 augusti 1988 på en nybyggd men ej öppnad del av e 6:an utanför Falkenberg. Fr.v. Kent Abrahamsson, Chevron B16, 249, 185 km/tim, Gunnar Rösler, Cooper-Norton Mk 9, 135,752 km/tim, och Leif Nilsson, Lola T70 Mk 3B, 292,901 km/tim.

Detta innebär bl.a. att man fullt ut anammade FIA App. "K" som grundbult för den tekniska tolkningen och för att få ett övergripande och varaktigt reglemente.

Redan på 80-talets början krävdes ett HVIF (Historic Vehicle Identity Form). De flesta bilar som var tävlingsdugliga hade ett så kallat klasspapper utfärdat av ASN i respektive land bilen var tillverkad. Detta låg till grund för upprättandet av HVIF-dokumentet. Detta är vad vi idag kallar HTP. Ett av skälen till denna ändring av handling ligger bl.a. i botten av att FIA inte garanterar något ursprung eller äkthet i HTP-handlingen.

Några hållpunkter:

1977 Idéer spirar om ett organ för historisk racing.

1978 Bildas RHK. Klubben har funnit sitt kitt i samarbetet med SBF.

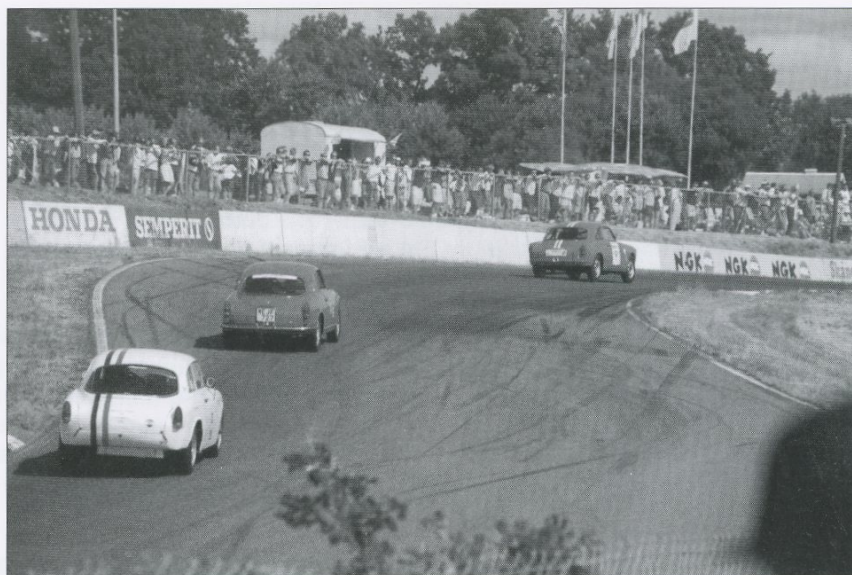
1980 Uppdrag av SBF som remissinstans i Historisk Racing.

1985 RHK är nu ett legitimt organ.

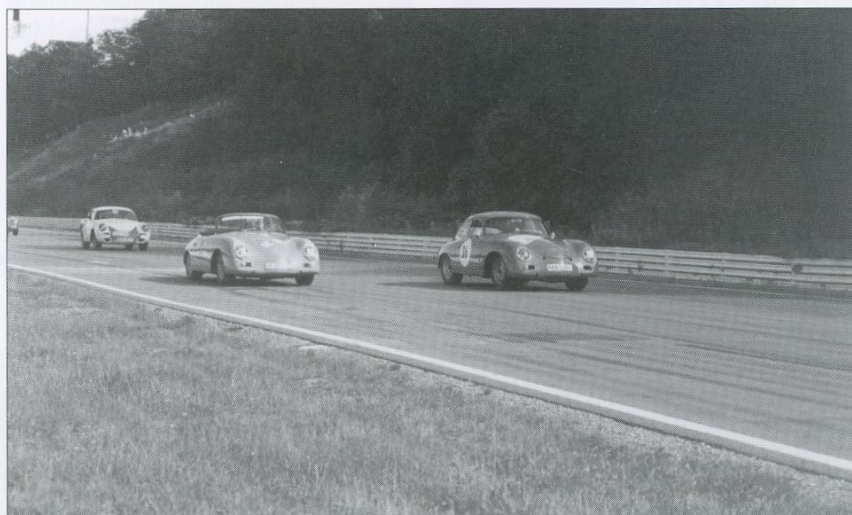
Det finns många medlemmar som lagt ner kopiöst mycket arbete för att komma dit vi är idag. Helt frivilligt och ofta utan ersättning. Detta är dock inget unikt! Så är det i de flesta klubb och intresseföreningar. Men vi är nog helt eniga om att utan deras insatser hade RHK inte blivit vad klubben är idag. Idag har de flesta ideella sammanslutningar och föreningar problem med frivilliga insatser och tillväxt bland medlemmarna. Och det blir mer och mer en frågeställning vad Du kan göra för klubben och inte vad klubben kan göra för Dig. Till det positiva kommer att vi numera har otroligt många klasser och stora tal vad gäller deltagandet i tävlingarna. Dessutom har nyanskaffning av tävlingsfordon parat med skaparanda, kunskap och entusiasm resulterat i en historisk vagnpark av rang.

Stort tack för lån av RHK-handlingar till L-G Widenborg. Syftet är att skapa kunskap om RHK för alla och kanske bidra till förståelse till vad som styr besluten i olika riktningar.

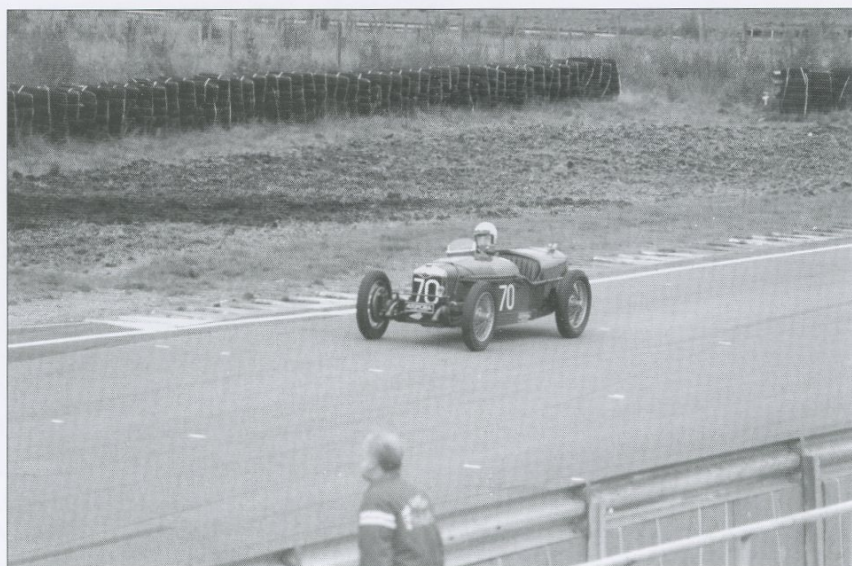
Roland Haraldsson rastar sin Riley Brooklands på Anderstorp
Foto: Per Hågeman.



På 80-talet kunde man fortfarande se ett helt gäng Alfa Romeo Giulietta Sprint tävla... Foto: Per Hågeman.



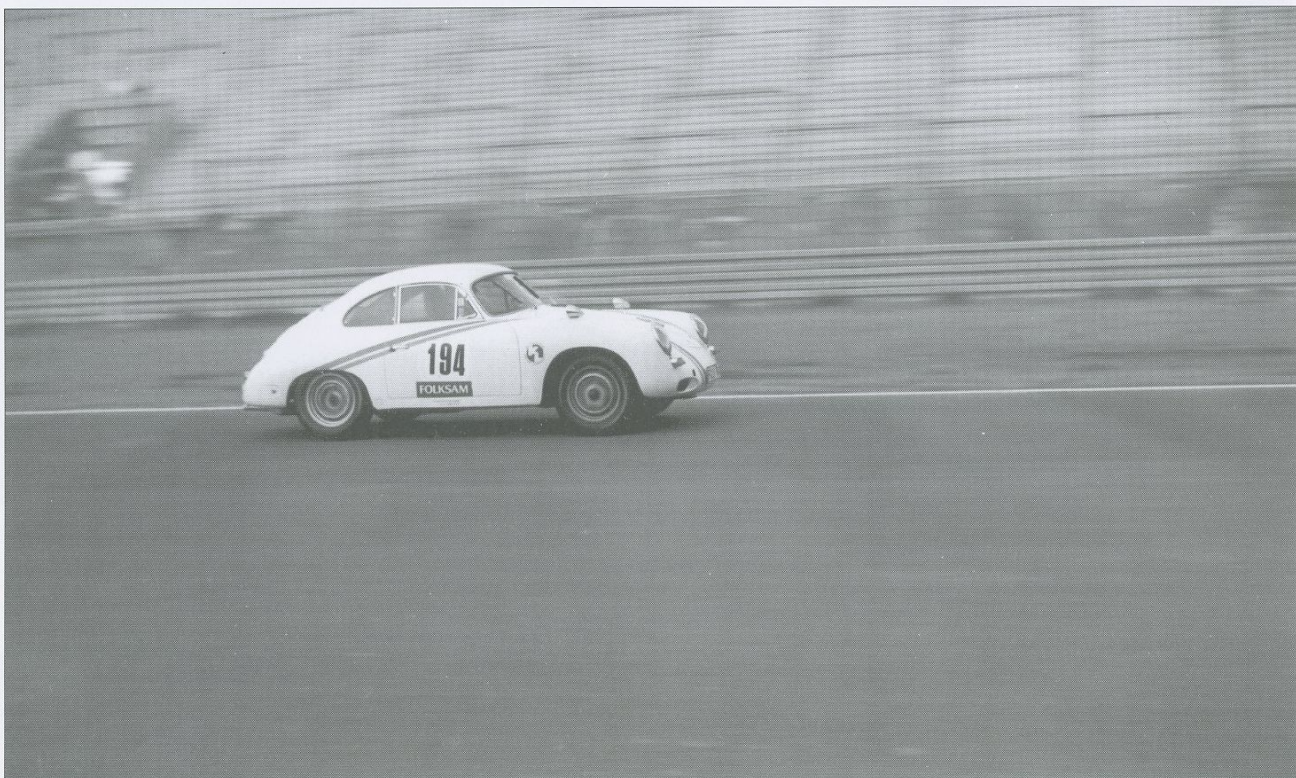
... liksom Porsche 356. Foto: Per Hågeman.





Man kanske inte tänker på det, men i RHK:s stadgar står också att klubben skall agera för "att anordna och delta i tävlingar och uppvisningar av historiska tävlingsbilar...." och det är det sistnämnda som sker här i Mariestad med Erik Carlsson i spetsen i en SAAB Formel Junior.

... och där står också "att lokalisera....tävlingshistoriska intressanta bilar....", men tyvärr så blev denna Le Mans-Spitfire kvar i Frankrike. Foto: Per Hågeman.



På 80-talet började svenskarna alltmer söka sig till de stora historiska tävlingarna på kontinenten. Här har vi Walter Rosenlechner i sin Porsche 356 B vid Oldtimer GP på Nürburgring 1985. Foto: Per Hågeman.

KLASS 2 Historiska sport- och racervagnar 1983 – 63

Nr	Namn	Klubb	Märke	Anmälare
1	Björn Atterberg	RHK (*)	BMW 328 Sport, 1938	
2	Staffan Lundberg	RHK	BMW 328 Sport, 1938	
3	Rune Berg	RHK	BMW 328 Sport, 1938	
4	Thord Bodin	RHK	EBA Junior, 1960	
5	Kenneth Andrén	RHK	Triumph TR 3, 1957	Racerhistoriska Klubben
6	Stina Widenborg	RHK	Alfa Romeo, 1959	Racerhistoriska Klubben
7	Clas Ottoson	RHK	Austin Healey, 1959	
8	Mats Israelsson	RHK	MGA 1 500, 1957	Racerhistoriska Klubben
9	Pia Tigerschiöld	RHK	Triumph TR 3 A, 1959	
10	Gunnar Rösler	RHK	Elva F-Junior, 1959	Racerhistoriska Klubben
11	Bruno Rösler	RHK	DKW F-Junior	Racerhistoriska Klubben
12	Jan Angerheim	RHK	Austin Healey 100, 1954	
14	Bengt Alsed	RHK	Porsche 356 A, 1957	Data Team
15	Jan Bellander	SSK	Allard J2, 1950	
16	Olof Andersson	RHK	Maserati 3 500 GT, 1959	
17	Per Rosendahl	RHK	Porsche 356 A, 1959	
18	Walter Rosenlechner	RHK	Porsche S 90 GT, 1961	
19	Lars Knöppel	RHK	Porsche 1 600, 1959	
20	Thomas Lundevall	RHK	Porsche 356 A, 1959	
21	Jonas Reinius	SSK	Porsche 356 B, 1960	
22	Staffan Lindberg	RHK	O.S.C.A. 1 600 GT, 1960	
23	Berndt Lundström	RHK	Lotus Elite S 1, 1959	
24	Tommy Brorsson	Hyllinge MS	Lotus Eleven Lemans 1956	Team Lotus Sweden

(*) RHK = RACERHISTORISKA KLUBBEN

KLASS 6 Historiska sport- och racervagnar 1964 – 69

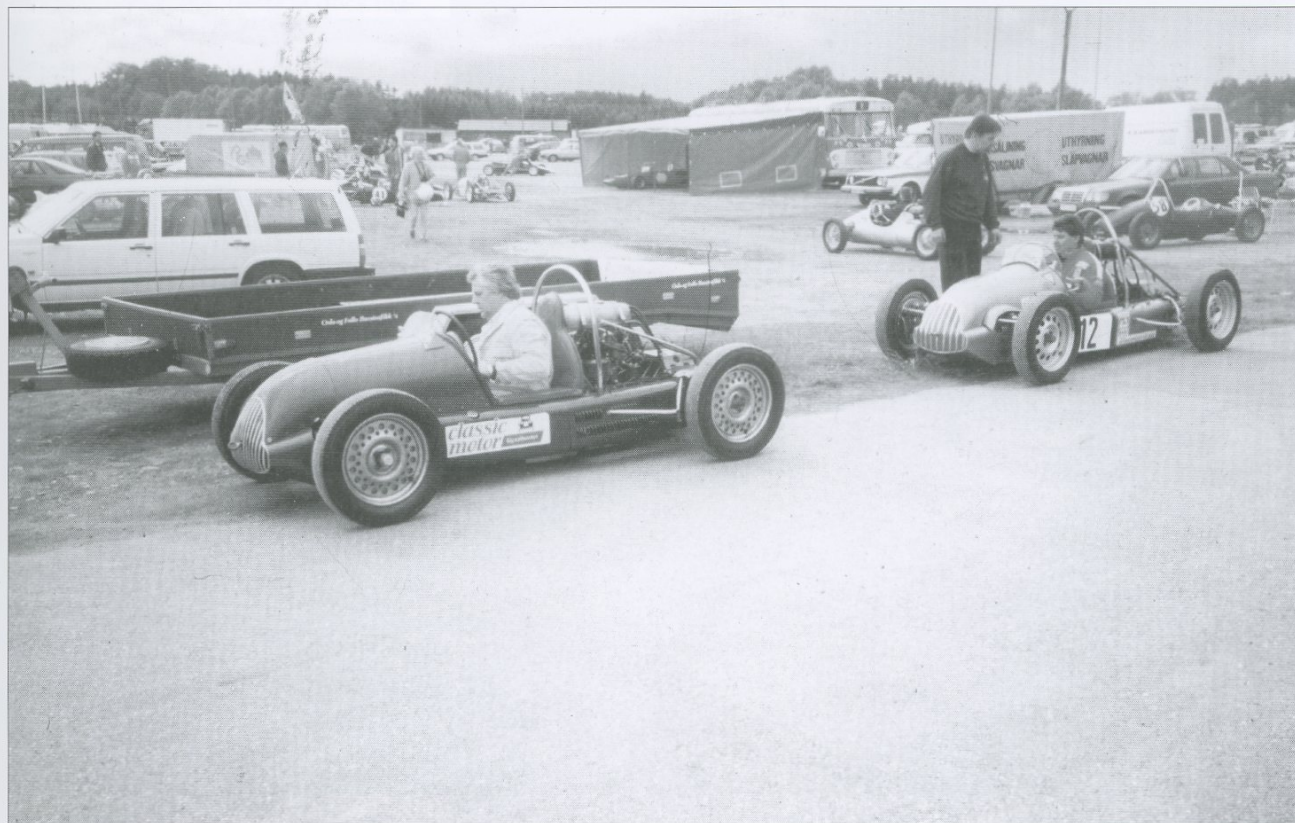
Nr	Namn	Klubb	Märke	Anmälare
40	Roger Svensson	Halmstad AK	Lotus Elan, 1968	
41	Per Haegermark	SVK Göteborg	Marcos 1800 GT, 1966	
42	Bengt Lfvenmark	SVK Göteborg	Morgan 4/4, 1970	
43	Jan-Olov Bergqvist	SVK Göteborg	Lotus 23 B, 1965	
44	Johnny Lundberger	Motorsällskapet	Marcos 1275 GT, 1967	Yashica Svenska AB
45	Tommy Jagerwall	RHK	Mini Marcos GT, 1968	Yashica Svenska AB
46	Gösta Pettersson	Hyllinge MS	Mini Marcos 1275 GT, 1967	Yashica Svenska AB
47	Lasse Jönsson	Kils MK	Porsche 907, 1968	Bilfirma Lasse Jönsson
48	Lars Widenborg	RHK	Chevron B 8, 1968	RHK
49	Anders Janson	Karlskoga MK	Ferrari Daytona, 1970	
50	Robert Andersson	SVK Göteborg	Cobra 427, 1966	



Lotusbatalj på Knutstorp. Först Thomas Henrysson i en Elan, följd av Tommy Brorsson i en Elite.

Foto: Per Hågeman.

Programinnehåll från Kanonloppet 1983 som då var SM-tävling och hade bjudit in Historisk Racing i två heat.



Per Gjerdrum och Peter Kumlin gör sig startberedda i sina Effyh-vagnar. Foto: Per Hågeman.



Standardvagnarna gör sitt intåg på den historiska arenan under senare delen av 80-talet. Foto: Bo Lindman.



Fight på Knutstorp, Östen Johansson i Volvo Amazonen och en okänd förare i Lotus Cortinan. Foto: Per Hågeman.

RHK NOSTALGI



Situationsbild från Oldtimer GP, Nürburgring 1989. Fr.v. Bruno Rösler, Joker DKW Formel Junior, i mitten Hugo Studer, Elva 100 FJ och t.h. Per Hågeman, Swebe F-3/500.



Från startgriden vid Västkustloppet 1983. Gott om Mini Marcos som synes. Jagerwall Collection

"VELODROMLOPPET"

Anders Schildt har tagit starten
med sin Healey 3000 följd av,
Johan Solman, Jaguar E-type och
skymda Janne Kling
i en Ford GT 40 och
Anders Lotsengård i "SID 1".
Foto: Racefoto.



Intensiv Escortkamp. Rolf
"Myggan" Nilsson kommer på
innern, innanför Holm Jacob
Matheson och Anders Berger följer
tätt bakom.
Foto: Racefoto.



Kurvfight i Formel Vee.
Närmast Olle Green i sin RPB och
på innern veteranen Axel Madsen,
BMVee. Foto: Racefoto.



VELODROMLOPPET

16-17 juni 2012

Racerhistoriska klubben, RHK, körde sin sedvanliga racertävling Velodromloppet i Karlskoga, som alltid körs helgen före midsommar. Vid årets upplaga kom nästan 200 förare till start. Årets nya gästklass är nyare Formel Fordar med Zetec och Duratecmotorer. Denna klass försvann efter säsongen 2007 i Sverige, men nu med den legendariske racerföraren "Peggen" Andersson som drivkraft, gör klassen comeback i Sverige. Serien har hela tiden körts i Danmark och Finland och helgens tävling var även NEZ-mästerskap, varför vi fick se en hel del finska och danska förare; sammanlagt 26 st.

Flerfaldige finska mästaren Antti Buri dominerade helgens tre heat som man tävlar. Han tog pole och vann samtliga race! Buri har även en andraplats i Formel Fordfestivalen i England på sin meritlista.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

De litet äldre Formel Fordarna med Kentmotorer tävlar i RHK under hela perioden 1967-90. På Anderstorp senast utklassade Viktor Ljungdahl sina konkurrenter, men här fick han oväntat motstånd. Den rutinerade föraren Anders Flodegård tog upp jakten på honom och när ett par varv återstod av första racet, satte han in sin attack. Flodegård lyckades sedan hålla undan och vinna. Fredrik Fogelberg missade i kvalet och startade först på åttonde plats, men efter en stark uppkörning kom han trea. I andra racet fick vi tyvärr se en startincident där två bilar tvingades bryta. Det blev lite missförstånd ett tag om vilka funktionärsfordon som gjorde vad, och Ljungdahl följde efter en sådan bil genom depån i tron att det var Leading Car. Resten av fältet blev så tagna på sängen att ingen vågade gasa. Ljungdahl insåg att det bara var att fortsätta, och eftersom de andra mer eller

*Främst
Stefan
Nilsson,
11 i sin
Kaimann
före # 80
Olle Gren,
RPB och
skymd Caj
Hasselgren
från vårt
östra
grannland i
en äldre
RPB. Foto:
Racefoto.*

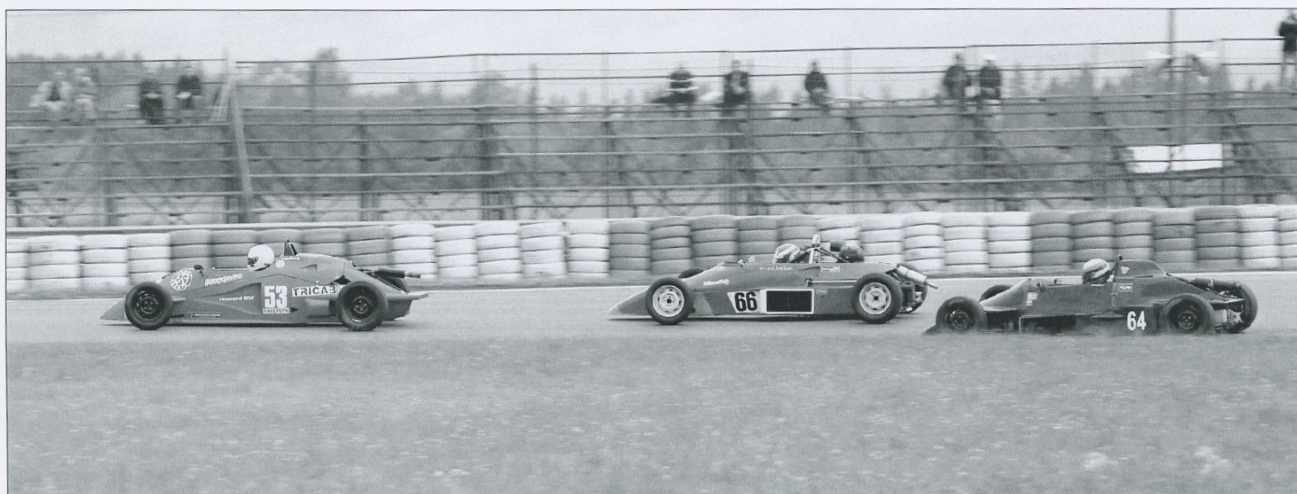


mindre väntat in honom, kunde det bli race igen. Han tog snart hand om ledningen och öppnade upp ett ordentligt gap till övriga fältet. Fogelberg hade en intensiv kamp med Björn Otterberg, men han lyckades till sist slita sig loss

från fältet. Avståndet fram till ledande Ljungdahl var alltför stort. I sista kurvan på sista varvet kom Ljungdahl ikapp en varvad förare. Han tänkte sig inte för utan körde om föraren trots gulflaggorna. Han blev därför bestraffad, och en förvånad Fogelberg kunde bara tacka och ta emot segern före Otterberg och Micke Juhlin.

En klass som har några år mer på nacken är Formula Vee, eller "fattigmans Formel 1". Klassen kom till Sverige 1965 och den blev snabbt populär. Flera svenska tävlade framgångsrikt internationellt, och vi hade även flera framstående chassitillverkare. I helgens tävling var Magnus Ek snabbast i kvalet med sin Hansen med två förgasare. Johan Lund var tvåa i en GMS och regn-

specialisten Stefan Persson var trea i en Kaimann. Kvalet kördes på våt bana medan racen kördes i torrt. Inledningsvis var det en fin fight, men tyvärr fick flera av toppåkarna bryta. Ek kunde vinna med åtta sekunder före Lund och Per-



FF-fight med # 53 Fredrik Fogelberg i täten, följd av # 66 Micke "Julle" Juhlin och # 64 Oscar Thim. Foto: Racefoto.

Arne Beijersten. I andra racet kom tyvärr inte Ek till start då ett lager i motorn börjat låta illa. Det blev en kamp mellan Lund, Christer Ericsson och Patrik Åström som var sevärd. Lund såg ut att gå mot seger, men Ericsson lurade i vassen och slog till i slutet av racet och vann före Lund och Åström.



Segraren i "slicksheatet", Torgny Johansson i en March 802 leder här före Roger Johansson, Reynard 883 och Lars Clasen, Reynard SF87. Foto: Racefoto.

De snabbaste bilarna hittade vi i heatet för nyare formelbilar med slicks. Där fick vi se en kamp mellan Torgny Johansson i en March F-2, Roger Johansson och Lars Clasen i var sin Reynard, Roger i en F-3:a och Lars i en FF

2000. De gick i mål i den ordningen och det skiljde endast 1,6 sekunder mellan dem i mål. I andra heatet körde de tillsammans med Sport 2000. Det blev en ny kamp med samma topptrio, men Torgny hade problem med fästet på den



Frank Högman dök upp med John Kvarnströms gamla Ford Nordisk specialare. Foto: Racefoto.

upptorkande banan och han var ute och botaniserade ett par gånger. Roger och Lars hade en intensiv duell som slutade till Rogers fördel till sist. Leif Jörgensen kom trea.

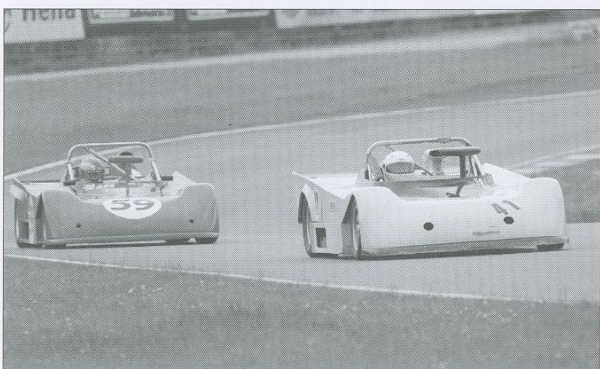
I Sport 2000 blev det ganska utspjutt och Dagfinn Larsen kunde vinna båda racen före Lars "Vegas" Johansson och Rickard Adestam.

De äldsta bilarna i tävlingen kom från 30-talet. De blandades bland nyare, men ändå gamla bilar från 50- och 60-talet. Mads Gjerdrum körde en M.G. och han var överlägset snabbast. Ingvar Malm kom tvåa i en Elva FJ och Lars-Göran Sjöberg trea i en Swebe-Cooper FJ. I andra vann Gjerdrum igen, nu före Per Håge- man i en Cooper-Norton och Frank Hög- man i en Ford Nordisk Special.

Heatet för Standard '65 var en härlig blandning av alla möjliga bilar. Kva- let kördes i regn, varför vi fick se mindre och motorsvagare bilar längst fram i startledet. Hans Söderholm, Mini, tog



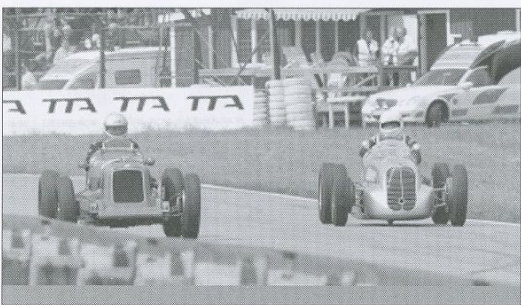
David mot Goliath i modern tappning. Hans Söderholm i Hundkojan mot Stig Blomqvist i den stora Ford Galaxien. Foto: Racefoto.



Två trogna kämpar i Sport 2000, # 41 Dagfinn Larsen, Tiga SC78 och # 59 Lars "Vegas" Johansson, Tiga SC81. De belönades med resp. placering 1:a och 2:a i bägge heaten. Foto: Racefoto.



Dubbelsegraren Lars Esselius i Ford Falcon Sprint före, t.h. Heikki Vălikoski i en snabb Cortina Lotus och t.v. Viktor Israelsson, Ford Mustang. Foto: Racefoto.



Far och son: Per Gjerdrum i sin Maserati 8C, t.h. och sonen Mads i sin M.G. KN. Mads segrade i bägge heaten för förkrigsbilarna. Foto: Racefoto.

Anne Grete Dahl från Norge i sin Austin Cooper S före Lars Göransson, NSU 1000 (skymd) och Hans Eklund, SAAB 750 GT, suverän i den äldre avdelningen. Foto: Racefoto.



pole före Heikki Vällikoski, Lotus Cortina, och Daniel Frodin, Mini. Racen kördes dock på torrt underlag, varför de med litet muskler under huven sakta men säkert jobbade sig upp genom fäl-

my Jagerwall ledde från start till mål i första racet med Hundkojekompisen Lars Davidsson hängande i hasorna hela vägen till mål. Reinhold Daubner kom trea med sin Fiat Abarth 1000 TC. I

vänt. På sista varvet kom Davidsson ikapp en varvad bil. Jagerwall såg sin chans att försöka dra nytta av situationen. Han bromsade dock aningen för hårt och låste upp bromsarna och for ut i sandfällan. Han kom snabbt upp igen och kunde försvara sin andraplats i mål. Åter kom en Fiat Abarth trea, denna gång körd av Staffan Runius.

I GT-klassen hade Johan Solman ordning på sin Jaguar E-type och då kunde ingen stoppa honom. Han vann före Anders Lotsengård och Jan Hellberg i första och före Anders Schildt och Lotsengård i andra.

Heatet för nyare standardbilar 1966-71 var stort, och efter det blöta kvalet var det dubbelt BMW på startgripen med Lennart Bengtsson och Ulf von Hauswolff. Racen kördes dock i torrt och då blev det omkastningar. Istället vann Pekka Nyström i sin skönsjunga Chevrolet Camaro före Olav Rygge och Atle Ramberg.

Det andra racet blev händelserikt. Nyström tog starten, men efter ett par



Staffan Runius i sin Fiat Abarth 1000 TC i kamp med Bruno Helgesson, Morris Cooper S 970. Foto: Racefoto.

tet. Lars Esselius vann säkert med sin Ford Falcon Futura. Victor Israelsson kom tvåa med sin Ford Mustang och

andra heatet tog Davidsson starten och nu var det Jagerwall som fick jaga. Scenariot var likadant som i första men om-



Tro det om ni vill, men Austin Healey är alla på den här bilden. #3 Elmon Larsson i en Sprite Mk II, #8 Anders Schildt i en 3000 och bakom kommer #56 Nils Fredrik Nyblaeus i en 100M. Foto: Racefoto.

Vällikoski kom trea. Andra racet blev en ännu enklare resa för Esselius till seger, men den sevärd fighten om andraplatsen mellan Hans Söderholm i en liten Hundkoja mot förre rallyvärldsmästaren Stig Blomqvist i en gigantisk Ford Galaxie var underbar. Blomqvist fläskade på på rakorna medan Söderholm kom som en bålgeting i kurvorna. Blomqvist orkade hålla undan några varv men den envetne Söderholm lyckade ta sig förbi och knipa andraplatsen.

1000 cc cupen är en stor klass med ett flertal märken representerade. Tom-

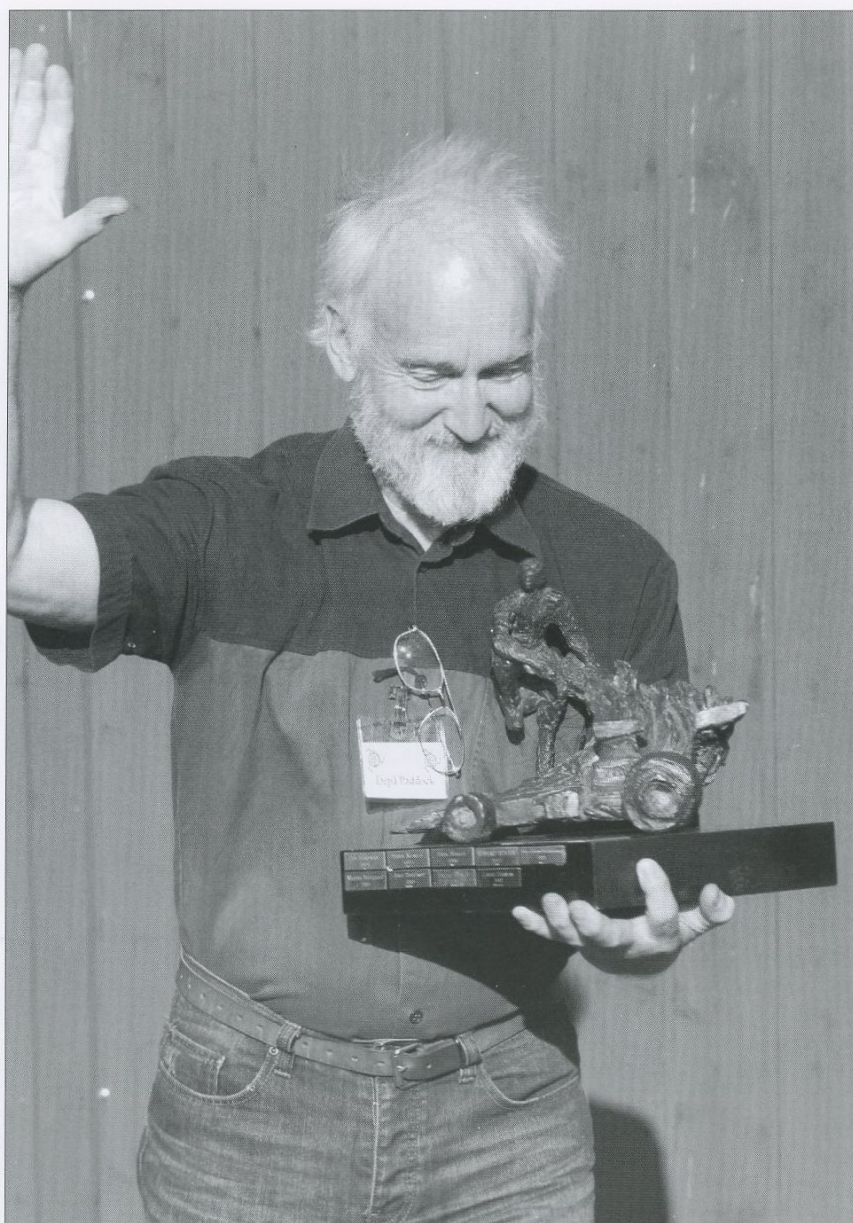


Kai Reunanen är en ständig gäst på Velodromloppet. Han och hans Escort 1300 GT har gjort livet surt för de svenske åtskilliga gånger. Här följs han av Claes Hoffsten, Alfa Romeo 2000. Foto: Racefoto.

varv verkade han tappa fart och med ens blev det strid om ledningen. Olav Rygge ledde ett tag, sedan Jürg Bächli, men så verkade Nyström få ny fart och när de kom ut på målstrakan för sista gången hade de fokus på varandra och dels på några bilar som skulle varvas. Mitt i all denna röra stod Lotta och vinkade frenetiskt med målflaggan, men ingen verkade se den. De fortsatte i fullt racetem-
po hela klungan. Tyvärr slutade det med plåtkontakt nere i Tröskurvan, alltså efter målgång! Alla flaggvakter viftade med allt de hade och till sist insåg förarna att racet var över. Bächli vann före Nyström och Ramberg.

Helgen avslutades med de nyaste Standard och GT-bilarna 1972-81. Holm Jacob Matheson stod i pole position före Anders Berger och Rolf "Mygga" Nilsson. Berger var snabbast iväg och han tog ledningen in i Tröskurvan. Tomas Hall och Micke Östberg var på varandra och Östberg fick punktering. Erik Berger dök på insidan på Rune Rödset men vägen räckte inte till och Berger hamnade på gräsmattan. Slicks på vått gräs är ingen bra kombination. Berger kanade ut på banan igen och tyvärr befann sig Hall där just då. Båda krökte styrstagen och tvingades bryta. Som om detta inte vore nog stod Robert Paulsson kvar på startplattan med rasad bakaxel varför man rödflaggade heatet. Vid omstarten var Matheson snabbast, men han jagades frenetiskt av Berger och "Mygga". "Mygga" lyckades ta sig förbi båda och vinna heatet. Det var många som ägnade lördagskvällen åt att skruva, och vi kunde se fram emot en rafflande final då flera av favoriterna startade längst bak. "Mygga" tog starten och han jagades intensivt av Anders Berger som aldrig var mer än någon meter bakom från start till mål. Det var intressant att se, men den fighten kom ändå i skymundan av uppkörningen från Östberg, Erik Berger, Hall och Rödset som startat sist. Framför allt var det en intensiv kamp mellan Hall och Berger där de bytte platser flera gånger. "Mygga" vann med 0,3 sek. marginal till Anders Berger och Östberg som kom hem som trea. Sedan följde trion med Hall, Rödset och Erik Berger.

Rune Rödset körde med en förbluffande snabb Opel Kadett GT/E. Här jagas han av Tomas Hall i en Escort RS 1600. Foto: Racefoto.



Lasse Hagman har mottagit det fina Ronnie Petersonpriset. Foto: Racefoto.





Här har midget 500 cc åkarna gemensamt smörgåsbord mm. tillsammans med 1000 cc Cupen. Tro det om ni vill, men här serverades det också delikatessen (?) surströmming för de som vågade. Foto: Racefoto.

Svenskt Sportvagnsmeeting 2012, 8-10 juli

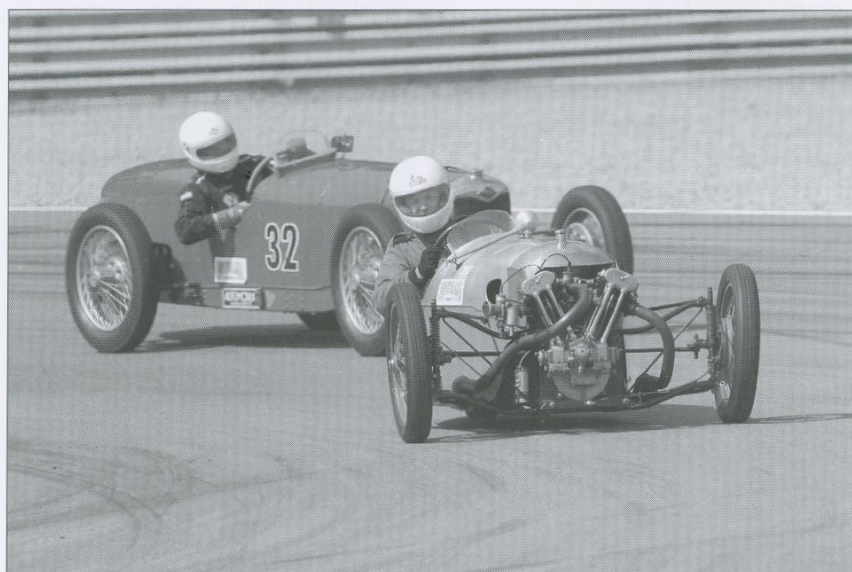
Den anrika tävlingen Svenskt Sportvagnsmeeting kördes för 39:e gången på Ring Knutstorp. Det var 14 heat med både historiska bilar och sportvagnar. Sammanlagt kom över 280 förare till start. Det kom mycket publik, trots växlande väder och att det kördes både STCC och TTA tävlingar samtidigt.

BENGT-ÅKE GUSTAVSSON

En av de mest kända racertävlingarna i världen för historiska bilar körs varje år på Goodwood. Runt en handfull svenskar åker över varje år för att tävla. RHK-tävlingarna i Sverige kan kanske liknas vid ett Goodwood i miniatyr. På Knutstorp fick man i år med sig en hel klass från England som kör F-3 från 50-talet. Det är mycket enkla bilar med en MC-motor på 500 cc. Smeknamnet på dem är "Midget" eller "Halvpannor". Per Hågeman, Peter Kumlin och Håkan Sandberg är de svenskar som tävlar flitigast både här hemma och utomlands. Nu fick de sällskap av en rad trevliga medtävlande från både England och Danmark.

Brian Jolliffe, gammal Knutstorpsbekantning, tog pole i sin Cooper Mk 8 före Glenn Andersson i en Alfa Dana. Richard Bishop-Miller tog tredje positionen med sin mycket speciella Revis-Norton med en aerodynamisk kaross. Man visste inte riktigt vad som var bak eller fram på den bilen! Glenn Anders-

son vann bägge heaten med Jolliffe tvåa och Bishop-Miller trea i första heatet. I



Emil Andersson i Morgan Super Aero före come backande Roland Haraldsson i sin Riley Brooklands. Foto: Racefoto.

det andra blev det litet omkastat med Kent Persson, Kiehn special på andra plats och Per Hågeman, Cooper-Norton på tredje. Engelsmännen bjöds på lördagskvällen på äkta svensk sommarmat med sill och potatis, och sen gick man linan ut då det bjöds på surströmming. De artiga engelsmännen åt och konstaterade att det smakade annorlunda.

I heatet för de allra äldsta bilarna fick vi se bilar ända från 1928 och framåt. Björn Almström vann första racet med en M.G. TC före Magnus Neergaard i en Riley 9 Brooklands och Glenn Billqvist i en Riley TT Sprite. I det andra segrade Neergaard före Ingvar Malm i en Elva 100 och Chappie Bird i en M.G. K3.

I Formel Vee var det som vanligt kamp mellan Christer Ericsson och Johan Lund. Ericsson vann det första racet före Lund och regnspecialisten Stefan Persson. Tyvärr råkade Johan Ek ut för ännu ett motorras. Skall han aldrig få sina motorer att hålla? I det andra var det samma folk i täten, men Ericsson fick en oväntad resa. När han körde över NGK-krönet så gick styrningen sönder, och han var bara passagerare i bilen tills han fick stopp på den. Det blev en hisnande färd, men han träffade ingen på vägen. –Jag har kört i många år utan några som helst problem, men så får jag bryta två tävlingar i rad, sa Ericsson. Lund vann nu före Hans Hillebrink och Per-Åke Beijersten.

I Formel Ford vann Henrik Hansson det första racet före hemmaföraren Niklas Jonsson och Anders Flodegård.



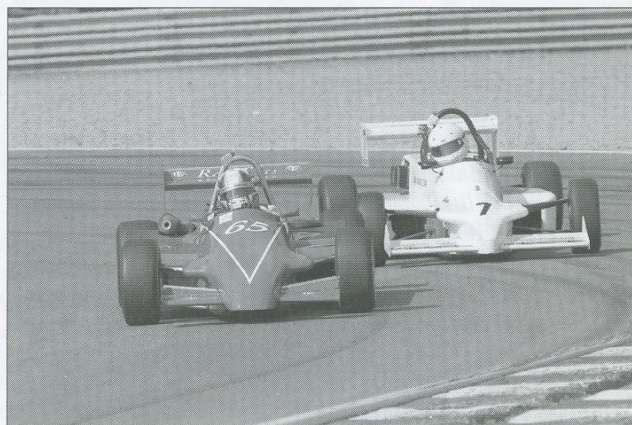
Nya i formel Vee, bägge i Hallberg Spec. Tommy Bencsik före Rune Nilsson. Foto: Racefoto.



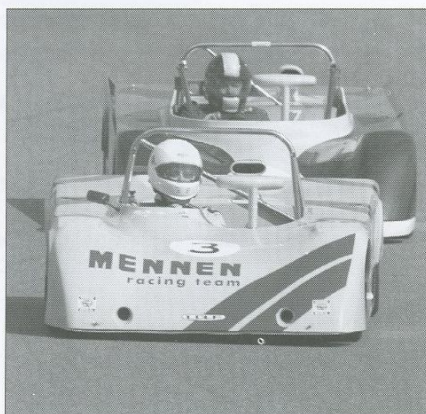
Först i spåret # 12 Leif Jörgensen, Reynard SF 84, följd av # 67 Roger Johansson, Reynard-Toyota 883, # 4 Ole Vejlund, Reynard SF 87, # 89 Kasper Stoltze, Reynard SF 87, # 81 Billy Åkerbrink, Van Diemen RF 81 och # 8 Ib Rasmussen, Formel Opel Lotus. Foto: Racefoto.



Veteranerna Henry Andersson, # 37, Van Diemen RF 79 och Björn Otterberg, Merlyn Mk 20A före # 55 Henry Sandblom, Van Diemen RF 89 och # 11 Joakim Birgersson, Lotus 61. Foto: Racefoto.



Greger Aronsson, Ralt RT 3-Alfa Romeo, före Dan Johansson, Opel Lotus. Foto: Racefoto.



Många var i Spa och körde Sport 2000, men några stannade hemma. Jörgen Larsson i en "Mennen"-prydd Lola T 492 före Ulf Lindberg, Tiga SC 78. Foto: Racefoto.

I det andra racet blev det litet omkastningar i listan. Jonsson vann före Fredrik Fogelberg och Henry Andersson.

I heatet för formelbilar med slicks körde man tillsammans med Sport 2000 som hade väldigt få förare på plats då en del hade valt att köra på Spa i Belgien.

Som alltid är danskarna farliga i denna klass och vi fick en heldansk prispall då Lars Frederiksen vann före Lars Clasen och veteranen Ole Vejlund. Det såg ut att bli samma prispall i det andra racet, men Roger Johansson lyckades nypa tredjeplatsen.

I Sport 2000 vann Lars "Vegas" Johansson före Jan Larsson och Jan Annebjörk. I det andra vann "Vegas" före Ulf Lindberg och Annebjörk.

Det vimlar av sportbilar på denna tävling, och även klassen för GT/GTS-bilar brukar vara som störst just på

Knutstorp. Johan Solman, Jaguar E-type tog pole före Roger Adamsson, Lotus Elan och Anders Schildt, Austin Healey 3000. Race 1 blev en kamp mellan Schildt och Bengt-Åke Bengtsson, Lotus Elan, där Schildt vann med knappa halvsekunden och Solman slutade trea. I det andra racet startade Solman bäst, men han fick ge sig för Adamsson till sist, och trea blev Schildt.



Småbilar i GT-klassen. Först Christer Nilsson, Ginetta G4, följd av Lotus Eliteåkarna Peter Stöhrmann S:r och Jörgen Brynne. Foto: Racefoto.

I 1000 cc Cupen var det en trio som höjde sig över mängden. För första gången på länge fick vi se en SAAB passera mållinjen först. Det var Mikael Mohlin som vann knappt före Tommy Jagerwall och Lars Davidsson. Det var samma trio i det andra racet, men nu vann Davidsson före Mohlin och Jagerwall.

I år var det 50-årsjubileum för MGB och Lotus Elan, och de hade sina speciella utställningar på området.



Lars Davidsson i ledning före Mikael Mohlin, Tommy Jagerwall, Staffan Borgström, och Patric Bjurhovd. Foto: Racefoto.

I heatet för standardbilar före 1965 var det stor hundkojedominsans. Hans Söderholm vann före Daniel Frodin och Per Skårner. Söderholm vann även det andra racet; nu före Skårner och Bengt-Åke Bengtzon.

I Standard och GT 1966-71 vann Mikael Östberg, Chevrolet Camaro före Jens Juel Jeppesen och Jürg Bächli. Vi fick se nästan samma bilar i topp i det

andra racet där Östberg vann igen före Jeppesen och Sören P. Christensen.

Avslutningsvis så har vi de nyaste standard- och GT-bilarna, 1972-81. Bent Sörensen vann det första racet före "Escortligan", anförd av Anders Berger före Rolf "Mygган" Nilsson och Erik Berger. I det andra racet vann "Mygган" före Anders Berger och Claes Paulsson, Chevrolet Corvette ZL1.



Kojor, kojor, kojor.... I täten # 48 Hans Söderholm, följd av Daniel Frodin, Per Skårner, Bengt Bengtzon och den tyske gästen Martin Burhenne. Foto: Racefoto.



Ulf von Hauswolff i sin långlopps-BMW 2002 före Staffan Borgström, Porsche 911 ST. Foto: Racefoto.



Segraren i första racet, Bent Sörensen, Porsche Carrera RSR i ledning före Rolf "Mygган" Nilsson och Anders Berger, bägge i Escort RS 1600 och Claes Paulsson, Chevrolet Corvette ZL1. Foto: Racefoto.

"KNUTSTORPSBILDER"



Främst Anders Ericsson i Rickard Withs Effyh, t.v. Kent Persson # 10 i sin Kiehn spec-JAP, t.h. J.B. Jones, # 19, i ex Roland Fröjds Cooper, och bakerst, Richard Bishop-Miller i sin Revis-JAP med strömlinjekaross. Foto: Racefoto.



Segraren i Std 66-71, Mikael Östberg, Chevrolet Camaro Z-28 i ledning före den danska duon Jens Juel Jeppesen och Sören P. Christensen i sina Ford Escort RS 1600. Foto: Racefoto.



Skandinaviskt Formel Fordmöte? Klungan leds av # 52 Ronny Bogen Jensen, Norge, Royale RP 24, före #62 Håkan Lindevret, Sverige, Van Diemen RF 87, # 30 Roy Richvoldsen, Norge, Van Diemen RF 86, # 55 Henry Sandblom, Sverige, Van Diemen RF 89, # 48 Carsten Frimodt, Danmark, Van Diemen RF 80, # 54 Sören Iskov Jensen, Danmark, Van Diemen RF 79 och # 17 Ole Holst, Danmark, Crosslee 16F. Foto: Racefoto.