



RUTFLAGGAN

3 2017

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Mantorp



Ett mäktigt FVee-fält går av stapeln på Mantorp. Främst ser vi #80 Thomas Marklund, RPB, t.v. #89 Jimmy Carlstedt, Veemax, och bakom Marklund, #84 Johan Lund, Motul, och sen kommer resten. Foto: Racefoto.



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov
Hemsida: www.rhkswe.org
Org.no 802013-0582, plusgiro 49377-5

Rutflaggan

Bidrag till Rutflaggan vill vi ha till den 20 nov 2017. *Red.*

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

Kassören önskar meddela att de som gör
betalning över nätet börjar med att ange sitt eget namn,
så slipper han ha en massa inbetalningar utan avsändare.

För användande av materialet i Rutflaggan måste överenskommelse träffas
med respektive artikelförfattare och fotograf.

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande	Hans Hillebrink
Kassör	Anders Ek
Sekreterare	Lena Ljungdahl
Ledamöter	Conny Johansson Patrik Åström Jan Christians Lars-Göran Widenborg

KLASSREPRESENTANTER

A-D	Magnus Neergaard	040-49 56 00		magnus.neergaard@telia.com
GT/GTS/GTP'65	Elmon Larsson		070-635 85 17	elmon.lerum@telia.com
	Per-Gunnar Johansson	0501-186 00	070-692 65 11	pg.bighealey@telia.com
Midget	Per Hågeman		070-721 23 48	ph.race@alfa.telenordia.se
Formel J	Lars-Göran Sjöberg	0122-603 30	070-348 10 31	larsgoran.sjoberg@finspong.com
	Johan Lund	0171-445092	070-544 31 50	johan@mekauto.se
FFord/övr. Formel.	Lena Ljungdahl		070-684 48 61	lena@aktivbilfinans.se
Standard '65	Vakant			
1000 cc Cupen	Anders Jensen	033-12 11 21	070-816 61 61	andersjensen96@hotmail.com
	Jan Christians		070-679 89 90	jan.christians@projektledarbyran.se
Sportv. F-I	L-G Widenborg	042-20 74 33	070-467 26 04	lg.widenborg@zeta.telenordia.se
Sport 2000	Thomas Forslund		070-377 53 83	thomas.forslund@opel.com
GT/GTS '81	Stefan Svensson	0470-693 39		
	Lars Weigl		070-318 90 45	lars@weigl.nu
Standard '81	Sture Danielsson	016-14 14 41	070-930 77 59	gunvor.glenning@swipnet.se
Standard '85	Michael Sundin	08-7184790	070-565 15 56	michael.sundin@telia.se
Slicksbilar	Tomas Otterberg	0240-15465	072-368 76 26	tomas.otterberg@telia.com

TEKNIKER

L-G Widenborg		042-20 74 33	070-467 26 04	tekniker_1@rhkswe.org
Åke Hansson		08-715 84 96	070-214 17 20	ake.hansson@if.se
Per Knuthson		0500-45 20 45	070-172 99 36	per@knuthson.se
Conny Johansson		0155-507 91	070-727 37 63	ledamot_3@rhkswe.org

MILJÖ & PERSONLIGT SKYDD

Lars Palmkvist		042-204867	070-2105849	miljo@rhkswe.org
----------------	--	------------	-------------	--

REVISORER

Åke Hansson	tel. 08-715 84 96
Lars Ohlsson	tel. 0250-432 21
Anders Jensen (suppl.)	tel. 033-12 11 21

FÖRSÄKRINGAR

Peter Kumlin	tel. 019-44 80 46
Per Knuthson	tel. 0500-45 20 45
Conny Johansson	tel. 070-727 37 63
Per Hågeman	tel. 070-721 23 48
MHRF-försäkringen	tel. 08-32 03 54

VALBEREDNING

Lars Davidsson	tel. 070-684 60 30
Björn Otterberg	tel. 070-630 63 33
Per Hågeman	tel. 070-721 23 48

REGALIA

Lena Ljungdahl	070-684 48 61	sekreterare@rhkswe.org
----------------	---------------	--

REDAKTIONEN

Per Hågeman	070-721 23 48	ph.race@alfa.telenordia.se
-------------	---------------	--

WEB-MASTER

Racefoto	070-340 93 00	bengan@racefoto.se
----------	---------------	--

PRESSEKRETERARE

Bengt-Åce Gustavsson	070-340 93 00	bengan@racefoto.se
----------------------	---------------	--

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP + MEDLEMSREGISTER

Anders Ek,	070-274 40 62	anders.ingelstorp@gmail.com
------------	---------------	--

PRODUKTION

PR Tryck & Reklam	0415-131 88	niklas@prtryck.se
-------------------	-------------	--

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Det känns som hösten kom plötsligt. Höststormarna sliter löven av träden och frostnätterna blir fler och fler. Årets final på Falkenberg är körd och planeringen för nästa år är i full gång. Styrelsen har vikt en helg där vi gick igenom erfarenheter från årets Velodromlopp och planerade inför nästa års upplaga. Men först ska vi fira årets prestationer med den traditionella prisutdelningsfesten. Kul med stor uppslutning nu när vi skall träffas på ny plats i Motala.

Falkenberg

En något trist erfarenhet från Falkenberg var att flera ekipage blev bestraffade vid efterkontrollen. Ofta beror det på slarv eller förbiseende, men den förklaringen är ingen ursäkt. Så notera på kom-i-håg-listan att man inte får ha glykol i kylaren på racerbilen och att ha kollat att markfrigången är korrekt för att ta ett par av de enklare fel.

Zandvoort

Som avslutning på säsongen passade jag på att åka ner till Zandvoort i oktober för att köra årets sista race. Det var mer äventyrligt att ta sig dit än själva

tävlingen. Monsunregn och full storm med massor av stopp för nedfallna träd på vägen. Dessutom hade vi bestämt att ta färja över Elbe. Inte bra. Det var som att sitta i en biltvätt samtidigt som den öppna bilfärjan krängde betänkligt. Efter vår överfart ställdes färjetrafiken in resten av dagen. Bra beslut. Vägen genom Tyskland tog dubbelt så lång tid mot normalt. Första kvalet var det fortfarande ösregn, men sedan lugnade det ner sig och på söndagen var det riktigt fint.

Estoril

Efter Zandvoort var det dags för mitt domaruppdrag för FIA-serierna för Historisk F1, Sportvagnar och Formel Junior på Estoril. Samtidigt passade jag på att ha ett möte med Duncan Rabagliati, som är ordförande för Formel Junior-klassen. De ska ju komma till Velodromloppet nästa år så det passade bra att gå igenom några detaljer om upplägget.

FIA möte

Från Estoril blev det raka spåret till FIA möte i Paris. Där tog vi beslut om att köra ett FIA mästerskap för Formel 3 nästa år. Det blir två avdelningar, 1971-1973 med 1600 cc

motorer och 1974-1978 med 2000 cc motorer. Det här första året kommer mästerskapet att avgöras i en enda tävling på Zandvoort 31 aug – 2 sep 2018. För att få delta måste man ha minst internationell licens klass D1 och ha kört minst 4 Formel 3 tävlingar under 2017-2018.

Nyhet från museum

En annan intressant nyhet är att Porsche kommer att börja nyttillverka motordelar för Grupp C helt enligt de gamla specifikationerna och ritningarna. En del av verktygen för att kunna göra det har man hämtat från sitt museum!

I FIA-mästerskapet för Historisk F1 tas ett radikalt grepp för att få bort krascherna i första kurvan. Bilarna ska köras på ett led under gul flagga genom startkurvan varefter det visas grön flagga!

Hoppas vi slipper ta till så drastiska metoder i RHK serien. Uppdatering av våra regler pågår och förhoppningsvis har vi också kalendern klar tills vi ses på prisutdelningen.

Hans Hillebrink RHK ordförande

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Ja så var då säsongen över, och allt är lugnt. Ja, själv måste jag skaffa en ny motor då det blev hål på bägge sidor och "sumpen" i två delar och kolvar i många delar. Annars lugnt! Men Historiska Utskottet har inte legat på latsidan. I en "information" meddelas att grillen skall vara komplett enligt (ursprungliga) homologeringshandlingen inklusive grillblem i sin helhet eftersom det är en del av bilens identitet. Och förmodar då att det gäller grill som motsvarar årgången.

Som exempel nämner man då hästen i grillen på en Ford Mustang. Det är kanske några Mustangåkare som får leta efter sina bortsprungna hästar. Det

nämns också VW-emblemet i mitten på grillen på en Golf och "grillribban" på Volvo 240. De två senare exemplen gäller väl främst rallyåkare då varken VW eller 240 slagit igenom i Historisk Racing. Själv får jag väl ägna vintern åt att hitta fyra borttappade ringar...förutom motorn.

EU-kommissionen har inte heller legat på latsidan. Ett förhållandevis begränsat rättsfall för 10 år sedan har lett till en stor undersökning där man begärt "konsultation" gällande försäkringar av motordrivna fordon. Det gäller då att alla fordon – inom EU- skulle ha en försäkring som skulle ge obegränsade ersättningar. Allt från gräsklippare via alla

sorts tävlingsbilar till nya "självgående" bilar.

I England har man reagerat på detta då det förmodligen då skulle bli svindlande premier eller att inget bolag skulle vilja försäkra alls. Detta är mycket komplext och kommer förmodligen – som allt annat - att ta lång tid.

Från SBF-håll säger man att man har kontroll på detta och följer utvecklingen. För egen del blir jag snarare orolig än lugn, eftersom man inte säger vad man gjort. Det står heller inget i deras nyhetsbrev om detta. Det blir väl tillfälle att återkomma.

Svenskt Sportvagnsmeeting Ring Knutstorp 8-9 juli 2017

Svenskt Sportvagnsmeeting är inte bara ett namn på en tävling, utan snarare ett begrepp inom Svensk Racing! Tävlingen arrangeras sedan 1974 av Malmö Sports Car Club, från början på Anderstorp men sedan 1977 på Ring Knutstorp. Deltagareantalet har på senare år nästan tangerat 300 st, men årets upplaga såg en liten tillbakagång med ca 250 startande. Fortfarande en mycket bra siffra, vilket fortfarande placerar denna tävling som den största racingtävlingen i Sverige. I år hade man dessutom tuff konkurrens med Västkustloppet som kördes samma helg.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

I den historiska racingserien kan man få se bilar från 20-talet fram till 1990. Ett otroligt stort omfång och mångfalden är stor! De äldsta bilarna kör i klassen för bilar före andra världskriget. Just vid denna tävling brukar vi få se flest bilar på en gång i denna kategori. Just i år var det dock "bara" sju bilar till start. Heatet fylldes på med en riktigt modern bil, en Focus från 1960. Det var naturligtvis ingen överraskning att Ingvar Malm i Focusen vann båda racen. I förkrigsklassen vann Roy Palm det första racet före Magnus Neergaard och Fredrik Bolander. I det andra racet

vann Bolander före Neergaard och Roland Haraldsson.

Jimmy Carlstedt startade från pole i Formel Vee och var på väg mot sin första seger när han fick en liten sladd på sista varvet. Johan Lund dök i luckan och de krokade ihop. Carlstedt gick till väders. Det blev bara en kort flygtur, och han landade på hjulen igen och kunde köra i mål på andraplatsen bakom Lund. Christer Oliv kom trea. I andra racet höll det hela vägen för Carlstedt som tog sin första seger! Oliv kom tvåa och Lund trea.

I Formel Ford hade Henry Sandblom en perfekt helg. Han inledde med att ta pole och sedan vann han båda racen. Han har varit på gång länge, men äntligen kunde han ta sin första seger i RHK. Nicklas Nilsson kom tvåa och Pierre Eklund trea i sin Formel Vee med dubbla förgasare. Henrik Hansson gjorde också en strålande insats. Han kom direkt från USA och missade kvalet. Han startade sist och körde upp sig till fjärde plats i mål! I andra racet var det inte mindre än fyra förare som tjuvstartade, och därmed blev det omkastningar i pris-



Envig mellan två Bugatti. Först en typ 51 med Roy Palm bakom ratten, följd av en typ 35 körd av Janne Hansson. Foto: Racefoto.



Först i ledet är Erik Jonsson i en Hansen Mk IV före John Öblers, RPB och Jerker Vinberg i en Dolling. Foto: Racefoto.

listan. Sandblom vann före Sören Iskov Jensen och Lars-Erik "Atte" Åkersten som var den stora överraskningen. Åkersten är en flitig förare som varit med i många år, men topplaceringarna har uteblivit, tills nu.

I Slicksheatet fick vi tyvärr helgens värsta krasch. Dan Johansson stod i pole position, medan pappa Torgny fick starta sist då han hade problem med bilen i kvalet. Tyvärr kom inte Dan iväg i starten. Han blev stående med strandad bil på startplattan. Förarna bakom vejde åt sidan, men pappa Torgny försökte köra om så många som möjligt direkt på start-rakan. Han såg att bilarna framför valde ett konstigt spår, men det är svårt att se från den låga positionen i en formelbil. Plötsligt fick Torgny se anledningen till att förarna framför hade kört åt sidan. I absolut sista ögonblicket lyckades



I heatet för FF 1600 startar även gamla 1000 cc F-3 bilar. #6 är Englandsvane Leif Bosson i en Brabham BT 28, ex Sten Gunnarsson, och #73 är Ferdinand Gustafson i en Brabham BT 18, ex Kurt Ahrens Jr, Ronnie Peterson och Bertil Roos. Ferdinand körde också med bilen "på den tiden" och har ägt bilen i snart 50 år. Foto: Racefoto.



Tomas Otterberg i ledning med sin Reynard-VW före Sonny Johansson, också i en Reynard, men Alfa Romeo-driven. Foto: Racefoto.

Torgny se Dans bil, och han vred på ratten tillräckligt mycket för att "bara" hjulen träffade varandra. En formelbil är tillverkad så att hjulupphängningarna skall gå sönder vid en krasch, medan chassit där föraren sitter är väldigt starkt. Själva kraschen var väldigt odramatisk. Jag kände knappt när hjulen tog i varandra. Jag såg bara en massa delar som flög, och plötsligt stod jag still. Nu blir det mycket jobb framöver med två bilar att laga, sa Torgny. Resten av startfältet körde bakom säkerhetsbilen i några varv medan funktionärerna städade banan. När fältet släpptes fick de ett varv att gasa på innan målflaggan föll. Tomas Otterberg vann före Sonny Johansson och Niels-Einar Rytter. I det andra racet vann Sonny

Johansson före Otterberg och Jannik Sadolin. Sports 2000 körde som vanligt i detta heat. Johan Eliasson vann före Niels Jörgen Jörgensen och Lars-Gunnar "Vegas" Johansson i det första heatet. I det andra heatet vann "Vegas" före Eliasson och Jörgensen.

1000 cc Cupen var RHKs största klass med 26 bilar på griden. Per Skärner startade från pole, och han kontrollerade racet före Reinhold Daubner och Torbjörn Andersson. I andra racet var det fyra förare som tjuvstartade. Daubner vann före Andersson och Fredrik Tornérhielm.



Fight om positionerna. Först Anne Grete Dahl i en Cooper S 970, följt av Gustaf Stenquist, Fiat Abarth 850 TC, Krister Wigren och Christer Olsson, bägge i SAAB 96 Sport. Foto: Racefoto.

I standardheatet över 1000 cc före 1966 hade V8:orna ett eget heat i Karlskoga senast. Här på Knutstorp kom inte en enda till start! Per Skårner hade bra fart hela helgen och han följde upp segern i 1000 cc Cupen med att vinna båda racen i detta heatet före

I det nyaste heatet för Standard & GT 1972-1990 körde Anders Berger först över mållinjen. Han var klart snabbast på banan, men han tilldömdes 30 sekunder för tjuvstart och ramlade ner till tredjeplatsen istället! Rolf "Myggan" Nilsson fick däremot segern

till skänks för andra gången i år. Tomas Hall kom tvåa. I andra racet gjorde Berger inget misstag, och äntligen tog han årets första seger före "Myggan" och Magnus Paulsson.



I Std '65 kämpade litet mot stort (eller större), Stefan Nilsson i Hundekojan mot Lars Davidsson, Ford Cortina Lotus.

Foto: Racefoto.



Medan konkurrenterna hade "klydder" så hade Tord Ekegren ordning på sin Lotus Elan och vann det andra racet. Här varvar han just Anders Arildsson i en liten Austin Healey Sprite Mk II.

Foto: Racefoto.



Danskarna gav inte en plats till svenskarna på pallen. Här leder Kenneth Gregers Petersen med sin Datsun 240Z före Benny Rasmussen och Sören P. Christensen, bägge i Escorter RS 1600. Sedan följer svenskarna, här Arvid Viktorsson, Opel Ascona 1900. Foto: Racefoto.

Stig Bjerring, Lars Davidsson och Hans Beckert delade på tredjeplatserna.

I GT'65 startade Bengt-Åke Bengtsson i pole och han vann det första racet före Christian Völding och Tommy Bencsik. I det andra racet vann Tord Ekegren före Bencsik och Christian Ree.

I Std & GT 1966-71 vann Benny Rasmussen det första heatet från pole före Sören P. Christensen och Kenneth Gregers Petersen. I det andra vann Christensen före Rasmussen och Petersen. Det var således heldanskt på pallen i bägge heaten.



En tillrasslad situation i Stdny 72-90. Jonas Bengtsson har snurrat med sin Ford Capri och Gunnar Arestav undviker med nöd och näppe att köra på honom. Foto: Racefoto.

Nostalgia Race Show Mantorp

För fjärde året i rad stod Nostalgia Race Show på Mantorp Park. I år var det bilar i dopån. De fick även se till att vara på topp, trots blåst och tävlingshelg för året och veckan.

Kurvfight i FVee. Först Ronny Bogen-Jensen, Beach Car, före Louis Banka Johnson, Dolling och Suzanne Qvist i en Karolin. Foto: Racefoto.



#58 Sören Iskov Jensen i en Reynard 89 F jagas här av Michaela Månhycke i en Van Diemen RF87. Foto: Racefoto.



Här var det trångt i första böjen. Främst har vi #36 Lars-Erik Danielsson och #49 Peter Nylén i sina "långnos" SAAB Sportare, följda av Patric Bjarhovd, DKW F12, Carl-Gustaf "Rost & rök" Rundberg, skymda Peter Kumlin, Austin A35 och Kari Lehto, Austin Mini 850. Bilden fullbordas av Gert Kronberg, SAAB 96 och Alf Pålsson, DKW AU 1000 S. Foto: Racefoto.





Magnus Lillerskog kämpar med sin Ford Cortina Lotus för att hålla Lena Ljungdahl i en Ford Anglia Super bakom sig.
Foto: Racefoto.



Per Broberg har plockat fram en MGB och har här fight med Elmon Larsson, Austin Healey Sprite och Flemming Eickhoff i en Marcos Volvo 1800 GT.
Foto: Racefoto.



Idel småbilar. Först har vi Mikael Mohlin, SAAB 96 Sport före Hans Eklund, SAAB Sonett och Kaj Sörensen, Honda S800.
Foto: Racefoto.

Nostalgia Racing Days & Classic Car Show Mantorp Park, 19-20 augusti 2017

För fjärde året i rad stod MK Scandia bakom tävlingen Nostalgia Racing Days & Classic Car Show på Mantorp Park. I år hade man lockat närmare 300 utställare som visade upp sina fina bilar i depån. De fick även köra ett ärevarv på banan! Musikkåren underhöll och stämningen var på topp, trots blåst och en och annan regnskur. Racerhistoriska Klubben körde sin fjärde tävlingshelg för året och vi fick även se några race med de populära Legendsbilarna.

BENGT ÅCE GUSTAVSSON

Formelbilsklasserna var stora denna gång och Formel Vee mönstrade så många bilar att de fick flytta över bilarna med dubbla förgasare till Formel Ford. Thomas Marklund var tillbaka i gammal god form och det innebar att ingen kunde följa hans tempo. Bakom honom kämpade Johan Lund och årets uppstickare, Jimmy Carlstedt, om placeringarna. Marklund vann första racet före Lund och Carlstedt. RHKs Ordförande Hans Hillebrink gjorde comeback efter sin skada i våras, och han slutade på fjärde plats. Andra racet blev minst lika intensivt. Marklund höll undan och vann före Carlstedt och en ny uppstickare vid namn Pontus Bencsik! I B-klassen var Anders Bertilsson klart snabbast och vann bägge racen.



Prispallen från det första Formel Fordracet. I mitten segraren Henry Sandblom, t.v. tvåan Nicklas Nilsson och t.h. trean Henrik Hansson. Foto: Racefoto.

I Formel Ford startade veteranen Henrik Hansson från pole, men fick det snart hett om öronen. Henry Sandblom klev fram och vann före årets nykomling Nicklas Nilsson, som debuterade i klassen så sent som i Karlskoga. Hansson slutade på tredje plats. I andra racet vann Sandblom igen före Nilsson, medan tredje-



Jimmy Carlstedt i en Veemax ligger här före Johan Lund, Motul. I mål blev det omvänt, trea och tvåa efter "omöjliga" Thomas Marklund. Foto: Racefoto.

mannen var en annan veteran i klassen som heter Björn Otterberg. Både Hanssons och Otterbergs framgångar är ett tydligt bevis på att man inte behöver ha en nyare bil för att hänga med i klassen som spänner över perioden 1967-1990.

Hans Hillebrink luftade även sin Formel Vee med dubbla förgasare och vann det första racet före Johan Lund och Kent Böe. Hillebrink vann även det andra racet före Roger Johansson och Böe.



Hans Hillebrink vann sin klass, FVee med dubbla förgasare, i bägge heaten. Här jagas han av ett helt stäm av Formel Ford. #62 är Håkan Lindqvist i en Van Diemen RF87, #57 Dan Lindblom, Van Diemen RF84 och #56 Tommy Rydén, Van Diemen RF89.

Foto: Racefoto.



Tomas Andersson har snott åt sig starten i slicksheatet med sin Formel Opel Lotus före segraren Torgny Johansson, March 782 och Johan Eliasson, Tiga SC83, Sports 2000. Foto: Racefoto.

De snabbaste bilarna hittade vi i heatet för formelbilar med slicks. Torgny Johansson brukar dominera heatet kraftigt med sin fina March F-2, men tyvärr blev bilen illa tilltygad på Knutstorp senast. Men heter man Torgny Johansson så går man bara längre in i garaget och rullar ut en annan F2! Denna gång blev det en March 782 med smeknamnet "Stinky". I första heatet hade Johansson problem med motorn som inte ville gå rent, men den gick tillräckligt bra för att han ändå kunde vinna heatet med god marginal. Johan Eliasson blir bara snabbare för varje race han kör och nu slutade han tvåa i en Sports 2000. Tomas Andersson kom trea med sin Formel Opel Lotus. Bästa F3 hittade vi först på fjärde plats med Tomas Otterberg. Det är härligt att se vilken spridning det är med de olika bilmoddellerna i heatet! Ordningföljden är långt ifrån självskrivna i dessa race. I det andra racet hade Johansson fått ordning på motorn och då utklassade han de andra. Eliasson kom tvåa igen och Hermod Lunde tog tredjeplatsen.



Mattias Ståhlberg hoppade in i "Familjekojan" och vann första heatet i 1000 cc Cupen, här före tvåan Per Skårner, Fiat Abarth 1000 TC. Foto: Racefoto.

Lunde såg närmast besvärad ut. – Jag är ju bara mekaniker, sa han. Det är inte ofta vi får se två förare som kör Sports 2000 på prispallen samtidigt i detta heat!

1000 cc Cupen lockar alltid många deltagare och de bjuder på mycket spänning på banan, även om det inte går så fort jämfört med andra klasser. Mattias Ståhlberg gör ett inhopps då och då, och denna gång var ett sådant tillfälle. Ståhlberg har visserligen lagt

många varv långlopp genom åren, men att bara hoppa in är alltid svårt oavsett klass. Han gjorde det med bravur och vann direkt i årets första framträdande, 1,5 sekunder före Per Skårner! Torbjörn Andersson är årets utropsstecken i klassen, och han slutade trea. Till andra racet lämnade Mattias Ståhlberg över ratten till sin lillebror Tobias, men de fick något fel på bilen så att de stannade i lineupen och fick starta från depån istället. Per Skårner gick mot en klar seger, men på sista varvet började motorn missa och Torbjörn Andersson kom allt närmare. På upploppet var Andersson ikapp, men han missbedömde Skårners låga hastighet. Andersson

väjde i sista stund och fick en sladd som han ej klarade att parera. Han gick därför med full kraft med sidan först in i betongmuren. – Jag missbedömde situationen och gjorde en manöver som jag ej klarade att reda ut. Det var helt och hållet mitt eget fel att jag kraschade in i muren, sa Andersson. Skårner vann racet och Andersson rullade över mållinjen som tvåa med Jan Gunleik Kilen som trea. En vilt spurtande Tobias Ståhlberg tog sig ända upp till fjärde-



Så här såg det ut! Per Skårner t.v. går i mål och vinner andra heatet i 1000 cc Cupen före Torbjörn Andersson som har närkontakt med muren t.h. efter en våldsam sladd med Kojan. Det var beta känslor efteråt med snack om trängningar och stängningar. Men coolest efteråt var nog Torbjörn! Foto: Racefoto.

platsen. Han hade tredjeplatsen inom synhåll, men det räckte inte riktigt.

Två förare brukar alltid vara i topp i den stora standardvagnsklassen före 1966, och denna gång fick vi se en riktig duell mellan Lars Esselius och Victor Israelsson. Efter ett tigt första race vann Esselius med 0,6 sekunder före Israelsson. Per Skårner var väl distanserad på tredjeplatsen. I andra racet tog Israelsson starten och han ledde några varv före Esselius, men när loppet var över var det samma topptrio i samma ordning på pallen igen.

I GT '65-klassen trivdes gamle rallyföraren Clas Andersson bäst i det våta kvalet där han var fyra sekunder före näste man! I starten var det dock Lars Esselius, som i år dubblar med en Corvette, som var snabbast. Det blev dock en kortvarig lycka för Esselius denna gång. Ett shims i framvagnen lossnade redan i tredje kurvan, och det var bara att parkera för Esselius. Andersson återtog ledningen och vann före Bengt-Åke Bengtsson och Tord Ekegren. I andra Racet körde Esselius samma knep som han brukar göra i Standardklassen; han startade sist, körde om hela fältet och



Lars Esselius i ledningen med sin Ford Falcon, "Ljungfeldt replica", före Viktor Israelsson i en Ford Mustang. Foto: Racefoto.

snoptet, men samtidigt var det tur att felet upptäcktes i tid. Christensen slapp sin värste konkurrent denna helg och körde först över mållinjen. Vid den tekniska efterkontrollen visade det sig dock att bilen var för låg och han diskades! Samma öde drabbade både Arvid Viktorsson och Dan Johansson. Hastigt och lustigt var det istället Lars Weigl som tog sin första seger i RHK före Lennart Bengtsson och Per Brusebäck.

som bromsade exakt lika mycket som "Myggan" och bibehöll därför samma avstånd mellan sig varje varv de passerade bärgningsområdet. "Myggan" avgick med segern före Warmenius och Gunnar Arestav. Vi fick se en intensiv duell även i andra racet, men här överraskades förarna av en liten regnskur som gjorde banan såphal. 250 hästkrafter och breda slicks är inte rätt medicin när det kommer regn på en racerbana.



Lars Esselius, Chevrolet Corvette #8 har passerat de två sista, Claes Andersson, Austin Healey (skymd) och #27, Bengt Åke Bengtsson, Lotus Elan, mot segern i andra heatet för GT '65. Foto: Racefoto.

vann före Andersson och Bengtsson. – Jag tycker att det är bättre att starta sist och vinna än att starta först och bryta, sa Esselius.

I Standard och GT 1966-1971 blev det en tvekamp mellan Sören P. Christensen och Micael "Laban" Ericsson där Christensen till sist vann första racet. Arvid Viktorsson kom trea. Andra racet blev dramatiskt redan före start. På startgriden fick funktionärerna se att ett stag i bakvagnen hade brustit på uppvärmningen för "Laban". Mycket

I den nyaste standard & GT-klassen för bilar upp till 1990 fick vi se en duell mellan Rolf "Myggan" Nilsson och Bo Warmenius. Jimmy Dahlgren gjorde sitt årliga besök i RHK och placerade sin Mercedes-Benz djupt i lecakulorna i Mjölbysvängen! Det blev en besvärlig och tidsödande bärgning som pågick under hela racet. "Myggan" och Warmenius visade mycket stor hänsyn och bromsade ner farten ordentligt varje varv när de passerade bärgningsområdet. En extra eloge vill jag ge till Warmenius



De båda huvudkombattanterna i Stry 1972-85, Bo Warmenius, #30 Ford Escort RS 1800 och Rolf "Myggan" Nilsson, #26 Ford Escort RS 1600. Foto: Racefoto.

Men det är inga duvungar som hanterar dessa bilar. Warmenius är erfaren rallyförare och "Myggan" skördade stora framgångar i rallycross förr i tiden. Regnet var därför inget som oroad de båda. I praktiken visade det sig att Warmenius lyckades bäst när förhållandet var som sämst. Han byggde upp en lucka till "Myggan" som denne inte orkade ta ikapp när det blev torrt igen. – Mina däck var tydligen mycket halare än Warmenius' i våtan idag, konstaterade "Myggan". Warmenius vann alltså före "Myggan" och Gunnar Arestav.



Pontus Bencsic först i en FVee som heter Scalex före Claudio Menchini, Veemax MK 11, #75 Anders Bertilsson i en äldre Dolling och #88 Per-Åke Beijersten, RPB.

Foto: Racefoto.



Ovanligt många körde i den äldsta FF klassen. Här ligger Lars-Erik Åkersten i en Hawke DL 2A före Björn Otterberg, Merlyn Mk 20A.

Foto: Racefoto.



Ronnie Hermansson takes it ESY med sin Koja när han smiter innanför Matz Frøboms våldsamma Ford Galaxie. Och det gick så bra att han vann sin klass i bägge racen.

Foto: Racefoto.

gitar med...
lock...
liknande
bäckgrus
518 7105 till...
barn...
Hans...

Tommy Bencsic gjorde
en våldsamt avåkning ut
i Lecakulorna med sin
Elan i det första
heatet för GT '65.
Foto: Racefoto.



Nya i Stöny 72-90,
Mikael Ling, Opel
Ascona A 1,9 SR och
Sebastian Bencsic, Ford
Escort RS 2000.
Foto: Racefoto.

66-71-heatet är också
tummelplats för små bilar.
Här har vi först Uno Jo-
hansson i en NSU 1200
TT följd av Hasse Jerkerfot
i en Austin Clubman 1275
och Hans Eklund i en
SAAB Sonett med två-
taktsmotor.
Foto: Racefoto.



Noteringar från Copenhagen Historic Grand Prix 2017

Efter att ha deltagit i två CHGP tidigare, tvekade jag aldrig ned att anmäla mig till 2017 års tävling. Min polare Per var även han intresserad och ställde upp med dragbil och bostad med sin VW Westfalia buss.

LARS BRYNTESSON



Vi drog iväg på torsdag förmiddag för att köra genom Västsverige och passera Öresundsbron innan det blev för mörkt. Väl framme i Köpenhamn är det inga större problem med att finna till tävlingsområdet. Eftersom jag kör i '65-klassen är allt mycket väl ord-

nat tack vare en hel stab med medarbetare med Nikolaj Mortensen i spetsen. Inom området finns en hel "gata" med markerade platser för var och en av de 39 anmälda.

'65-klassen är inte uppdelad i olika "interna" klasser, utan alla tävlar tillsammans, oavsett bil. Det är allt från Ford GT40 via Jaguar E-type och Ginetta till Austin A 30 m.fl. Det enda som skiljer är att det sitter ett litet märke med t.ex. TC för Standard, PT för prototyp.

Organisationen inom '65-klassen är strålande, vilket innebär att vi har gemensam genomgång innan heaten samt summering efter varje genomfört heat i ett separat tält där samtliga får plats. Här finns allt från förfriskningar till dataskärmar och annat nödvändigt.

De olika medarbetarna informerar, klart och tydligt när det är dags att ställa upp och köra fram för lineup. De har koll på vilka bilar som skall köra ut och vilken turordning de har för att enkelt kunna köra ut på banan i rätt ordning.

Banan består av vanliga stads-



gator med gatsten, brunnslock osv., och mäter c:a 2,5 km liknande en fyrkant med betongmur och nät runt hela banan. Vissa escapeområden finns, men passeras en röd linje är det bara att bryta heatet. Banan bevakas av storbilds-TV och sändes i dansk TV. Runt banan samlas 30-40.000 åskådare. För min del dök det bl.a. upp en gammal kamrat från Arvika och hälsade på i depågatan.

Arrangören har ordnat så att det "kryllar" av tävlande kändisar i depån, t-ex. Rickard Rydell, Tom Kristensen, Jacques Villeneuve, Fredrik Ekblom mfl.

Tävlingen går till så att vi

har tidskval på lördag förmiddag för att köra till oss startordningen och på eftermiddagen blir det så heat 1. På söndag körs heat 2 och på sön-



dag eftermiddag körs den stora finalen.

I klassen för 65-bilar var det 39 bilar anmälda. Vi var förare från Sverige, Danmark, Tyskland och England. Vid tidskvalet på lördag morgon var de stora amerikanska bilarna snabbast. Vi andra fick kämpa längre bak i fältet. För min egen del kvalade jag in som 27:a, vilket jag var nöjd med.

Heatet på lördag gick bra med rullande start. Min placering blev 20:e i första



heatet. Det hände en del, bl.a. körde en bil in i muren och hamnade på taket. Efteråt blev det litet info i depån.

På lördag kväll var det en gemensam

kraftigt och heatet rödflaggades. Efter återstart genomfördes heatet och jag placerade mig som 17:e bil, vilket jag var nöjd med. Vid efterföljande träff blev det hårda ord från '65-ledningen. Det var rent av fråga om att ställa in finalen efter alla krascher. Efter en lång diskussion kom vi överens om att ta det litet lugnare i finalen, och så blev det.

Söndagens final hade samlat drygt 25 bilar och jag startade som 17:e, vilket också blev placeringen i mål. I och med detta så blev jag bästa Volvo-bil efter att den snabbaste blivit svartflaggad, efter att inte observerat svart/vit flagg för stop and go för en tjuvstart. Självt blev jag påkörd av fältets dyraste (Porsche 904) bil på vänster bakre hjulhus.

På grund av alla köer bestämde vi oss för att stanna kvar tills måndag morgon.

grillafton för samtliga. Här bjöds vi på grillat kött samt olika potatistillbehör. Mycket trevligt!

Söndagen började ganska tidigt med heat 2. Här blev det litet karambolage bakom en "blindkurva" då man inte hann ut med gulflagg. Detta gav till resultat att en bil som var stillastående blev påkörd ganska



PRYLMARKNAD

SÄLJES:

Fotoprodukter från Racefoto. Gå in på www.racefoto.se för att se och beställa era produkter från Racefoto.

Det finns t.ex. dokumentärfilmer om Dalsland Ring och Sextioalets stjärnor, fotocollage, julkort, tackkort, musmattor etc. Där finns även mitt årslexicon på DVD där jag samlar alla mina bästa bilder, reportage och resultat från varje år inom svensk racing. Racingentusiasterna Bengt-Åce Gustavsson har också öppnat en ny hemsida som heter: www.svenskracing.se Målsättningen med sidan är att publicera samtliga racerresultat i Sveriges historia! Om Du har gamla resultatlistor och program är jag mycket intresserad av att få låna eller köpa dessa till mitt projekt. Tackar på förhand!

Bengt-Åce Gustavsson,
Alfhemsgatan 8, 661 31 Säffle
Mobil: 0703-409 300, mail: bengan@racefoto.se

Ginetta G4

Mycket delar att bygga en G4 (round tube) racerbil.

M. Neergaard, Malmö, 040-495 600

Delar till Nova F3 1600 motor Block, 3-lagrad vev, vevstakar, kolvar.

Håkan Eriksson,
tel. 054-833337 el. 072-5593443

Avgassystem till Van Diemen FF 1600, VD 77-80. Svensktillverkat av "Simons" (inget engelskt skräp). Komplet med 300 mm långt slutrör svetsat på kollektorn. Monteringsfärdigt, bara ljuddämpare som saknas. Passar nog även till andra bilar.

Peter Sikström, Fristad,
tel: 033-26 55 13, fax: 033-26 55 88,
mail: p.sikstrom@telia.com
Putte Odin, Smålandsstenar,
tel: 0371-300 68, fax: 0371-322 36,
e-post: putte@odins.se

Baksoffa 3 sits för Ford Van, årsmod -89, aldrig använd. 1500:-.

Peter Sikström. För mer info, ring kvällar och helger, 033-26 55 13, dagtid, 0733-26 55 88.

Knepiga kullager

Kontakta Kullager Teknik AB
Peter Weichert

Han kan kanske hjälpa Dig.

Tel., 08-6492020

info@kullagerteknik.se

Nya motorblock

Ford 1300 Kent; 711M 6015AA, 2733 6015A

Sture Danielsson tel: 016-51 92 39,

mob: 070-930 77 59

FORD Kent delar: 1300 motor 701M komplett renoverad med portad topp - provkörd. 2.500:- 1600 motorblock 711M borrat till över 1800cc. Lösa delar kan köpas till 1.000:- Toppar, 5st med och utan ventiler från 500-1.000:- Vevaxel 500:-

Racingdelar: Till F3-1000cc, insugningsrör till Novamotor PFN-68, 1.500:- Ford Kent topplock bearbetat till FF, kpl. Med ventiler, 3.500:-. Toppackningsset till Ford Kent 1600 GT, 500:-. "Zandvoortdämpare" 2" till FF 1600, aldrig monterad. SPA brandsläckningsset 3,5 liter, kpl. med manometer, hållare, rörförbindelser och minstycken f. montering i formel- eller standardbil. Köpt 2004 med aldrig monterat, 2.500:-. Pyrene brandsläckare typ 763 - antik, första generationens modell, ca 1968, 500:- **Samtliga priser i Danska Kronor Carsten Frimodt, tel: +45 39 69 14 90, e-post: carstenfrimodt@yahoo.dk**

KÖPES:

Köpes: Volvo Grupp A delar. Även centrumbults fälgar m 17" rims är av intresse.
Tony Mårtensson, tel. 033-24 04 67, mob. 0702-722023, mail: tonyrally@live.se

Köpes: Ram till Formel Ford 1600 Van Diemen 1979

Peter Sikström, tel kvällar och helger, 033-26 55 13, dagt. 0733-26 55 88.



Stor blandning i nyaste Std.ny vid Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp. Först Magnus Paulsson, Ford Capri 3100, följd av Michael Sundin, Mazda RX7, #24 Klaus Bodilsen Ford Escort RS 1600, Robert Paulsson, Ford Capri 3100, Jesper Henriksen, Ford Escort RS 1600 och Per Rosendahl, Porsche 911 R.S. Foto: Racefoto.