



RUTFLAGGAN

3 2018

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

TOTALSEGRARE i RHK Cupen 2018



Bengt-Åke Bengtsson blev årets vinnare av den totala RHK-Cupen gwenom sin vinnande stil. Här leder han före Anders Schildt i Austin Healey 3000 och Tommy Bencsik, Elan, vid Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp. Reportage från prisutdelningen på High Chaparall kommer i kommande Rutflagga. Foto: Racefoto.

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Så blev det plötsligt kallt, vintern närmar sig och våra tävlingsbilar stoppas undan för genomgång inför kommande säsong. SSK har sin sedvanliga testhelg 13-14 april 2019. Kan vara något att sikta på. Resten av kalendern är också klar så ni kan lägga in den i era almanackor. Ni hittar den på rhkswe.org under "Tävlingar".

Prisutdelningsfesten blev en lyckad tillställning på High Chaparall. Vi bodde i fina små stugor och det hela inleddes med en kul och annorlunda 10-kamp. Inte mindre än 49 klassegrare har vi i år, men det kommer ett separat reportage om allt detta i kommande Rutflagga.

Våra Riksmästare kommer att bli ytterligare firade och få sina medaljer på Bilsportgalan i Linköping den 26 januari 2019. Anmälan om deltagande görs via SBFs hemsida.

Utredningar på de nya kraven på försäkringar fortsätter, både i Sverige och inom FIA. Direktiven säger att försäk-

ringen för en tävlingsbil skall vara lika omfattande som en trafikförsäkring för vanliga bilar. Det kommer sannolikt att medföra väsentligt höjda kostnader för att delta i tävlingar. Vi fortsätter att följa utvecklingen av detta.

Nytt för nästa år blir att vi tävlar om RM i 3 kategorier: Standardbilar, Sportvagnar och Formelbilar. Detta innebär att alla tävlande i alla RHKs klasser kan vara med att tävla om RM-poäng. Reglerna är under bearbetning och kommer att publiceras på SBFs hemsida: <http://www.sbf.se/Regler/Historiskbilsport/> så fort de blivit godkända av Förbundsstyrelsen.

RHKs årsmöte kommer att hållas lördagen den 16 mars 2019, reservera det datumet redan nu i kalendern. Vi återkommer via vår hemsida med mer information om var och om programmet. För min del hade jag en ganska lyckosam säsong, framförallt med den nya Formel Junior bilen, en Lotus 20 från

1962. Det blev målflagga i samtliga heat, varav 8 i FIAs EM-serie utomlands och 6 i RHK-serien. Eftersom det är en för mig ny bil kunde jag inte vara säker på skicket, men det visade sig vara ok. Men nu skall jag öppna och se vad som ska göras för att få en så felfri säsong som möjligt även nästa år. Det är litet kul att vid min ålder göra debut i Formel Junior och vinna EM. Man är ju ingen junior själv direkt! Å andra sidan är det väl ingen av dom andra heller som kan klassas som junior. Det jag uppskattar är den respekt man visar varandra på banan och det trevliga, hjälpsamma umgänget i depåerna. Kontaktfritt på banan men desto mer kontakt i depån!

Så därmed tillönskar jag och styrelsen alla RHK-are en riktigt god jul och ett lyckosamt racingår 2019!

Hans Hillebrink

Ordförande

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Jag har litet funderingar om App. K och dess tillämpningar. Vi är ju mycket strikta, och det kan man kanske inte kritisera, men när man märker att grannländerna ser friare på detta så blir man kanske betänksam. I Danmark så har det många gånger varit mycket fritt, men jag har uppfattat att man nu blivit striktare, dock har man infört vissa "lätnader" utskrivna i sitt Danish Masters, som det så fint heter. Bl.a. så har man tillåtit brytarlösa tändsystem och aluminiumkylare för vissa perioder.

Jag vill minnas att man också hade undantag för markfrigången för ljudäm-

pare. Och "dog-boxar" i Hundkojor har väl nästan alltid använts "World wide" vare sig det varit tillåtet eller ej. Om man skall vara strikt vid besiktningen så gör detta att vi tappar deltagare från våra grannländer, och det har man redan kunnat märka.

Om man ser det ur arrangörens synvinkel är detta högst oroande, och man diskuterar om att ta in heat för modernare bilar för att säkra sitt arrangemang. Vi har ju redan sett vissa sådana tendenser då man bjudit in Legends för att "rädda" sitt arrangemang. Vi har ju i år haft några heat med bara "ensiffrigt"

deltagande Det är kanske något för styrelsen att diskutera liksom dilemmat att vi har svårt att få in yngre tävlande för att kompensera för de som slutar med ålderns rätt.

Om vi går tillbaka i tiden så kunde FIA "bannlysa" en arrangör om man inte krävde HTP-papper och kontroll att dessa stämde överens med bilen. Nu har ju FIA inte så många egna mästerskap kvar och utövar, vad man kan se, ingen teknisk kontroll jämförbart med tidigare. Att man sen kan se att någon arrangör lockar med "leave the HTP-papers at home" är naturligtvis helt förkastligt.

Svenskt Sportvagnsmeeting 2018, Ring Knutstorp 6-8 juli 2018.

Den heta sommarvärmen höll i sig och det var inget undantag då de historiska racingbilarna skulle köra Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp. Drygt 200 förare kom till start totalt, uppdelade på 13 heat inklusive

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Heatet för de allra äldsta bilarna brukar vara välbesökt på Ring Knutstorp varje år, så även i år, även om det inte var lika många bilar som vi har sett tidigare år. Det är både svårt och dyrt att hålla liv i bilar som är antika, men det är väldigt kul att det finns entusiaster kvar som vill hålla igång dem. RHK:s ordförande, Hans Hillebrink, har köpt sig en Formel Junior i år som han redan hunnit köra några race med, både här hemma i Sverige och ute på kontinenten; han kom t.ex. tvåa på Monza. Under helgens tävling blev det två segrar till Hillebrink i heatet för de äldsta formelbilarna. Ingvar Malm (FJ) kom tvåa och Peter Kumlin (Midget) trea. Janne Hansson var bästa förkrigsbil på femte plats med sin fina Bugatti. I andra racet var förkrigsbilarna i sitt esse. De belade placeringarna två till sex med Hansson först före Fredrik Bolander och Chuck Bird.

Formel Vee bjuder alltid på stora heat och intressanta race. Johan Lund tog ledningen från pole och han fick med sig Stefan Nilsson och Lars Ohlsson.



Förkrigsuppställning i depån. Närmast Håkan Håkansson's SS 100, följd av Glenn Billqvists Riley Spec, Magnus Neergaards Riley Brooklands, Ocke Mannerfelts Lagonda Rapier spec, Fredrik Bolanders Riley TT Sprite och Janne Hanssons Bugatti 35.

Foto: Racefoto.

Dessa tre drog ifrån det övriga fältet. Lund vann före Nilsson och Ohlsson. I andra racet var det Ohlsson som tog hand om segern före Nilsson och Jimmy Carlstedt.

Formel Ford bjöd på dramatik.. Viktor Ljungdahl har varit svårslagen i klassen, men den här gången fick han kämpa för segern. Andreas Martinsson är fortfarande ganska ny i klassen men han blir snabbare för varje race som går. Nu var



Stefan Nilsson leder före sonen Melwin, bägge i Kaimann. Johan Lund, Motul följer. Foto: Racefoto.

han bara 0,9 sekunder efter Ljungdahl i mål. Roland Svensson kom trea. Det är både gamla och unga förare i den här klassen och det är en härlig mix av förare. Det andra racet fick ett tråkigt slut. Redan på fjärde varvet tappade Björn Otterberg kontrollen på sin bil och for av vägen i början av raksträckan. Bilen blev illa tilltygad och Otterberg kördes i ambulans till sjukhus för observation. Otterberg fick stanna över natten och nästa dag mädde han bra, med tanke på omständigheterna. Bilen kräver dock en del översyn, men Otterberg lät hälsa

Med perfekta förhållanden fanns det ingen som kunde rå på Torgny Johansson i Formula slicks. Med sin F2:a utklassade han F3:orna med över 30 sekunder i första racet. Sonny Johansson vann F3-klassen före de båda klassdebutanterna Anders Lofthammar och Magnus Ramsö. Lofthammar och Ramsö har kört långlopp tidigare i sina liv, men nu debuterade de samtidigt i denna klass. I andra racet gick det bättre för debutanterna, för Lofthammar kom tvåa bakom Torgny Johansson och Ramsö kom trea. I Sports 2000 var Johan Eliasson med

och utmanade om totalledningen redan från start, men det hände något och han gick i depån redan efter ett varv. Efter kontroll av chefsmekanikern Lotta gav han sig iväg men han hade för bråttom när han körde ur depån. Eliasson körde över den vita linjen och fick komma in i depån för ett "Drive through"-straff. När han körde ut ur depån lyckades han korsa den vita linjen ännu en gång, men tydligen tyckte tävlingsledningen att han blivit straffad nog, för han kom undan andra gången. Niels Jörgen Jørgensen vann Sports 2000 före Eliasson och



Viktor Ljungdahl har tagit täten i FF före #45 Andreas Martinsson, #95 Roland Svensson, #69 Dan Lindblom och t.v #5 Roger Johansson (FVee). Foto: Racefoto.

att han hoppas vara med igen redan på Mantorp! Det blev kaotiskt efter racet som egentligen aldrig fick något riktigt avslut. – Jag såg avåkningen med mina egna ögon och jag måste erkänna att jag blev lite skärrad. Det såg otäckt ut och vi kom av oss litet i tävlingsledningen. Vi fick samla ihop oss för att ta ett beslut så att vi kunde publicera en resultatlista, även om racet blev kort, sa tävlingsledaren Max Dymling. Det publicerades först en premilinär lista efter fyra varv, men denna reviderades sedan till hur listan såg ut efter fem varv, vilket blev den slutgiltiga. Viktor Ljungdahl utropades som segrare före Andreas Martinsson och Henrik Hansson.



#17 Mikael Norlander leder här före ett nytt gäng i "Slicksklassen", #37 Anders Lofthammar, Lars-Göran Sjöberg och #24 Magnus Ramsö. Torgny Johansson har redan hunnit ur bilden. Foto: Racefoto.

Ulf Lindberg. I andra racet var det bara Lindberg som lyckades ta sig i mål av Sports 2000-förarna.

1000 cc Cupen kom med ett stort startfält med 23 bilar på startlinjen och då hade två fått bryta redan under träning och kval... Ingen rådde på Per Skårner denna helg utan han vann båda racen före Mattias Ståhlberg och Torbjörn Andersson. Skårner försökte ta med sig farten när han körde i det stora standardvagnsheatet också, men där tog lyckan slut sedan han tilldömdes tjuvstart i första racet. Hans Beckert vann efter kamp mot Peter Stöhrmann Jr. Andreas Eriksson gjorde comeback och slutade trea. I andra racet var Skårner med och tampades med Beckert om ledningen, men Beckert höll undan och vann igen före Skårner och Rolf "Myggan" Nilsson.

I GT '65-klassen är Bengt-Åke Bengtsson omutlig i år. På Knutstorp blev det två nya segrar före den ständige tvåan Anders Schildt. Tommy Bencsik kom trea i bägge heaten. I Standard & GT 1966-71 blir Arvid Viktorsson bara snabbare och snabbare. Nu vann han första racet från pole före Claes



Anne Grete Dahl i Hundkojan leder här före Per Ola Persson i snabb långnos S.A.A.B. Krister Wigren kämpar för att hänga med i bakgrunden. Foto: Racefoto

Hoffsten och Lennart Bengtsson. Hoffsten gav Viktorsson en match och var bara halvsekunden efter i mål. I andra racet hade Viktorsson för bråttom ut ur depån. Han körde över den vita linjen och fick ett "Drive Through" som straff. detta sinkade honom givetvis. Lars Weigl kunde därför vinna före Bengtsson och Viktorsson.

Heatet för de senaste standard och GT-bilarna mellan 1972-90 var faktiskt det minsta denna gång med endast sex bilar på startlinjen. Claes Andersson tog en dubbelseger före Michael Sundin. Pontus Bencsik och Roger Woltersdorf delade på tredjeplatserna.



Kojor, kojor, kojor... Klart dominerande i Standard '65 heatet. Här är Hans Beckert i ledning före Rolf "Myggan" Nilsson (gul koja), Andreas Eriksson (blå), Peter Stöhrmann Jr (skymd av "Myggan"), Per Skårner (vit) och Bengt-Åke Bengtsson (turkos?).

Foto: Racefoto

Det kan vara trångt även i de bakre regionerna i GT-beatet. Här ligger Anders Ek först med sin Elan, #26 före Jörgen Brynne, Lotus Elite, #95, Jimmy Edvardsson, MGB, #18, Christer Nilsson, Ginetta G4, #4, Elmon Larsson Austin Healey Sprite, #45, Anders Arildsson, gul Sprite och Lennart Henjer, Alfa Romeo GS.

Foto: Racefoto.



Arvid Viktorsson i en snabb Opel Ascona vann första racet i STD/GT 66-71 och han följs av Lars Weigl, Porsche 911 som vann det andra racet.

Foto: Racefoto.

Claes Andersson vann bägge heaten för Std/GT 72-90 med denna snabba Opel Kadett GT/E.

Foto: Racefoto.





Flemming Hansen kom från Danmark med en hos oss sällsynt bil, en Hillman Imp i 1000cc Cupen. Här ligger han före Peter Nylén, SAAB 850 Monte Carlo och Tobias Svanberg, Austin A35.

Foto: Racefoto.



Christer Olin i en RPB, här före Lars-Gunnar "Vegas" Johansson i en Finn-Vau.

Foto: Racefoto.



#29 Peter Franzén här före Christer Skaby (FVee).

Foto: Racefoto.



Nikolaj Leed från Danmark jagas här av Per Olav Kilen från Norge. Men var håller alla svenska Volvo Amazoner hus?

Foto: Racefoto.

Jari Konola ställde upp i Std/GT 66-71 i en Plymouth Barracuda.

Foto: Racefoto.



Ulf "Doc" Lindberg var den ende som kom i mål i bägge heaten i Sport 2000.

Foto: Racefoto.

Mantorp Classic Festival, 24-26 augusti 2018.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Racerhistoriska Cupen körde årets fjärde deltävling på Mantorp Park under tävlingen Mantorp Classic Festival. Närmare 170 bilar kom till start inklusive klassen Legends som var gästklass. Detta var fjärde året i rad som MK Scandia satsade på historisk racing, och än större lär det bli nästa år när banan fyller 50 år! Drygt 300 sportbilar fanns utställda under lördagen och en del av dem körde några uppvisningsvarv på banan.



Äntligen! Det har varit ganska nära några gånger tidigare på Mantorp, men nu räckte det ända fram för Michael Sundin och hans Mazda i det första regniga racet. T.v. Claes Andersson, Opel Kadett som blev tvåa, och t.h. Lennart Bohlin, trea med sin Chevrolet Corvette. Foto: Racefoto

Den snabba Mantorpsbanan attraherar bilar med mycket hästkrafter, men det var inget överflöd av hästkraftsstinna bilar denna gång. I klassen för de nyare standard- och GT-bilarna mellan 1972-1990 var Lennart Bohlin favorit med sin brutala Corvette. Äntligen skulle han få sträcka ut ordentligt. Han visade med eftertryck vart skåpet skulle stå redan i kvalet där han var 2,5 sekunder snabbare än tvåan! Till Bohlins förtret kom det en regnskur lagom till första racet. Att hantera en Corvette i regn är en helt annan sak än i torrt. Två som däremot trivdes som fisken i vattnet var de gamla rallyförarna Bosse Warmenius och Claes Andersson. Warmenius tog kommandot i racet och drog ifrån resten av fältet. Han såg ut att ha racet under kontroll när han plötsligt bromsade på sig i slutet av den långa rakan och fortsatte halvvägs till Mjölby. – Jag vet inte vad som hände. Jag tyckte att jag bromsade på samma ställe som varven innan, men

plötsligt så fanns det noll fäste. Jag tycker att jag borde fått ett specialpris för att jag kom längst av alla i sandfällan denna tävling, sa Warmenius. Mikael Sundin övertog ledningen och han vann sin första seger i klassen före Andersson och Bohlin! Publiken glädde sig ordent-

ligt under prisutdelningen när Sundin äntligen fick kliva överst på pallen. Andra racet kördes i torrt och då var det läge för Bohlin. Han tog sig snabbt upp till ledning och sedan kontrollerade han racet och vann utan att förta sig. Andersson kom tvåa och Warmenius



Mats Persson vann det andra racet för Std 66-71, här före Pekka Nyström. Bägge som synes i Chevrolet Camaro 67-68. Foto: Racefoto.

trea. Pekka Nyström var tillbaka i en ny Camaro som han är delägare i. Han körde i klassen för standard- och GT-bilar 1966-1971. -Huvudfokus denna helg är att sortera ut bilen så att allt fungerar som det skall, sa Nyström som är en erkänt duktig tekniker när det gäller amerikanska bilar. Bilen verkade fungera som den skulle för Nyström tog pole och vann första racet före Mats Persson och Lennart Bengtsson. Nyström tog ledningen även i andra racet, men så fick han lite problem med däckerna så han tvingades slå av på takten. Persson såg att Nyström tappade fart och tog sin chans att ta över ledningen. Nyström körde några lugna var för att kyla ner däckerna och sedan började han attackera igen, men lyckades inte nå Persson som vann före Nyström och Thomas Ericsson.

I det äldre standardvagnsheatet före 1965 över 1000 cc tog Victor Israelsson pole före Lars Esselius och Per Wallin. Det var alltså upplagt för mycket V8-mulleri racen, men även dessa herrar fick bekymmer med regnvåt bana. Koja-förarna vädrade morgonluft. De är normalt sett chanslösa på Mantorp, men om det regnar är det en helt annan femma. Hans Beckert tog sig upp i ledning redan på första varvet och efter kamp med Israelsson vann Beckert till sist med en knapp sekund före Israelsson.



Midget i topp i söndagens regnrace. Peter Pettersson, RJ 500 före Peter Kumlin och Johan Lundh i sina Effybvagnar. T.h i bakgrunden, Glenn Billqvist i sin Riley. Foto: Racefoto.

Rolf "Myggan" Nilsson kom trea i sin koja. I andra racet var det torrt. Vi fick se en härlig kamp mellan Israelsson och Esselius men tyvärr tog bensen slut för Esselius som tvingades parkera. Israelsson vann med stor marginal före Anders Skölin och Stefan Gullstrand. Skölin stod för helgens största entusiastinsats. Motorhuven flög upp och slog sönder vindrutan. Skölin åkte då hem till Uppsala och monterade en ny vindruta och återvände till Mantorp så att han kunde köra racen! Det är vad vi kallar entusiasm för sporten!. I GT/GTS-klassen tog Claes Andersson kommandot. Han jagades till en början av Bengt-Åke Bengtsson, men Bengtsson

kroknade på slutet. Andersson vann då före Olof Cederberg och Per Norberg. Andersson vann även det andra racet, nu med Bengtsson tvåa i mål. Tommy Bencsik tog hand om tredjeplatsen. Det glada GT-gänget hade en gemensam kräftskiva i depån under helgen.

1000 cc Cuparna var litet färre än vanligt, men bjöd ändå på kamp. Mattias Ståhlberg startade från pole, men det var Per Skårner som tog starten. Skårner ledde första halvan av racet men bromsarna mattades mot slutet så att Ståhlberg vann före Torbjörn Andersson och Skårner. Ståhlberg lämnade över ratten till pappa Jerry till andra racet vilket gjorde att



Kända ansikten på prisballen efter det första racet i Standard '65. I mitten segraren Hans Beckert, t.v. tvåan Victor Israelsson och t.h. trean, Rolf "Myggan" Nilsson.

Foto: Racefoto.

Andersson ensam fick ta upp kampen med Skårner. Det var samma scenario med Skårner i ledning större delen av racet, men bromsarna försvann mot slutet och Andersson kunde vinna loppet. Reinhold Daubner kom trea. Formula Slicks-bilar som verkligen hör hemma på Mantorp Park. Torgny Johansson kör i F2-klassen och Mantorp Park är ju känd för sina deltävlingar i F2-EM på sjuttioalet. Johansson tog som väntat pole men när första racet skulle köras hade det börjat regna vilket gynnade konkurrenterna. Tomas Andersson gav verkligen Johansson en match med sin Formel Opel Lotus. Johansson lyckades reda ut situationen till sist men segermarginalen till Andersson var endast en halv sekund. Magnus Ramsö kom trea. Andra racet var torrt och då kunde Johansson sträcka ut sin March F2 ordentligt. Tyvärr sträckte han litet för mycket för han fick en sladd just i F2-kurvan. Han korrigerade litet för mycket och fick en retursladd som han inte kunde häva och därmed var loppet över för Johansson. Tomas Otterberg och Magnus Ramsö hade en härlig fight ända in över mållinjen där Otterberg vann med endast 43 tusendelar. Otterberg visste inte att Johansson hade brutit så han blev både överraskad och glad när han fått reda på att han vunnit loppet. Andersson inledde loppet med en ordentlig tjuvstart. Han fick en rejäl



Prispallen på det första heatet för GT'65. I mitten segraren Claes Andersson, t.v. tvåan Olof Cederberg och till höger trean Per Norberg. Foto: Racefoto.

lucka innan resten av fältet släpptes iväg. Han fick givetvis åka genom depån för att sona sitt brott, men kunde ändå köra upp sig till tredje plats i mål. Trots att detta heat var helgens minsta så stod de för en av de bättre publikfriarinsatserna!

Formel Ford körde tillsammans med Formel Vee med dubbla förgasare och de bjöd också på spännande racing. När första heatet avflaggades stod Dan Lindblom som segrare före Roland Svensson och Nicklas Nilsson. Roger

Johansson blev bästa Formel Vee på en total fjärdeplats. Andra heatet var också bra. Denna gång vann Svensson före Johansson och Anders Öberg.

Formel Vee blev dramatiskt. Det började med att Christer Olw snurrade i Pariskurvan. Han drog med sig både Stefan och Melwin Nilsson. Melwin kom inte iväg och Stefan tvingades bryta några varv senare. Johan Lund tog hand om ledningen, men han fick hård uppvaktning av Pontus Bencsik. Lund lyckades hålla undan, men segermarginalen ner till Bencsik var bara en sekund. Jimmy Carlstedt kom trea. I B-klassen vann Magnus Rugsveen före Jerker Vinberg och Nicklas Bencsik. Melwin och Stefan Nilsson lyckades lappa ihop sina bilar, men inte tillräckligt då de tvingades bryta tidigt i andra racet.

Bencsik hade stärkt sitt självförtroende efter sin fina körning i första racet och i det andra var det han som dominerade racet. Johan Lund var uppe i ledning ett par gånger, men Bencsik svarade direkt. När de kom till F2-kurvan på sista varvet bromsade Bencsik litet för sent så att han snurrade. Lund låg direkt i rygg och drogs med i fallet. Lund klättrade på Bencsiks bil, men hamnade på rätt köl. Lars-Gunnar "Vegas" Johansson låg bakom och avvaktade hela racet och han



TVå vinnarkandidater i 1000 cc Cupens period E, #9 Jan Christians, Austin A40 Futura och t.h. Anders Stenquist, Fiat Abarth 850 TC. I den blåa SAABen Håkan Huggare, ny i 1000cc Cupen. Foto: Racefoto.

misstänkte att deras kamp skulle sluta i tårar. Han var därför beredd när chansen kom och när de båda tätbilarna försvann på sista varvet såg Johansson sin chans. "Vegas" vann loppet före Lund och Bencsik som lyckades komma igång snabbt trots allt. Båda var mindre än sekunden bakom "Vegas" i mål. Anders Bertilsson vann B-klassen före Christer Oliw och Vinberg.

Det kördes även en Legends-klass med 40 bilar i två heat.

Tomas Otterberg blev överraskande segrare i det andra slicksheatet. Han blev själv överraskad då han aldrig såg när Torgny Johansson hamnade vid sidan av banan. Att Magnus Ramsö hängde på som en igel var han nog dock medveten om.

Foto: Racefoto.



Torgny Johansson hade svårigheter med sin vassa March i det första slicksheatet. Torgny t.v. i tvekamp med Tomas Andersson, Formel Opel Lotus, t.h. Foto: Racefoto.



Prispallen för det andra Formel Fordheatet. I mitten segraren Roland Svensson, t.v. tvåan Roger Johansson (FVee) och t.h. trean Anders Öberg.

Foto: Racefoto.

Segraren i Formel Vees B-klass, Magnus Rugsveen, Broke, här före trean i samma klass, Nicklas Bencsik, Hallberg Spec.

Foto: Racefoto





Lars Weigl hade tagit med sig sin fina "gamla" 911 till Mantorp. Här följs han av Mats Ek, Lotus Elan. Foto: Racefoto.



Kenneth Nilsson har börjat få ordning på sin 142:a. Här ligger han före #13 Göran Falkenberg, Volvo P 1800 och Uno Johansson, NSU 1200 TT.

Foto: Racefoto.

Stefan Guldstrand kämpar med Mustangen för att hålla Lars Esselius, Ford Falcon Sprint, bakom sig.

Foto: Racefoto.





Magnus Paulsson tar i så att han får framhjulshyft på sin Ford Capri i jakten på Gunnar Arestav, Ford Escort RS 2000.

Foto: Racefoto.

Sveriges två snabbaste S.A.A.Bar f.n. i 1000 cc Cupen, #43 Per Ola Persson och #62 Ulf Svensson. Anmärkningsvärt nog bara med en förgasare (vardera).

Foto: Racefoto.



Louis Banka Johnson i sin Dolling, före Suzanne Qvist, Karolin. Foto: Racefoto.

Diverse nostalgibilder

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

1958 körde man för första gången ett 12 timmarslopp för småbilar (max 600 cc) på Hockenheimring. Förutom själva tävlingen så skulle man mäta bränsleförbrukningen varför arrangören tillät fria förgasare med tanke på att kunna minska förbrukningen.



Vad man inte tänkte på var att man då även tillät större förgasare, vilket Lloyd utnyttjade på sina Alexander 600. Det blev 32 mm i stället för 28. Man höjde även kompressionen.

Men även NSU var i farten med fabriksunderstödda bilar och en ledde faktiskt på sluttampen innan den krockade helt och föll tillbaka till tredje plats efter de segrande Lloydarna. De må ha varit små, men segersnittet över 12 timmar var över 110 km/h.

Detta blev också embryot till en kommande Lloyd Alexander TS.

Så beslöt man att köra ett lopp till hösten på Nürburgring "Südschleife", men inget långdistanslopp, och

det skulle då passa bra för amatörer. Klassen var upp till 750 cc och en hel hop med NSU Prinz 600 var anmälda, men detta med amatörstatusen försvann då NSU anmälde fyra fabriksbilar, bl.a. körda av Jean Behra och Edgar Barth. Men det var något "skumt" med NSU-bilarna. Efter första träningen upptäckte man vid besiktningen att de hade en ej tillåten utväxling varför denna fick bytas. Och då gick dom ännu fortare!

Nu misströstade amatörerna och drog tillbaka sina anmälningar. Där deras bilar orkade varva 5000 v/min, gjorde fabriksbilarna 7.400 v/min. Således lämnade en deltagare in protest mot NSU-bilarna redan före start.

Tävlingsledningen var inte helt glad åt detta, men vederbörande ville inte ta tillbaka protesten. Tävlingsledningen försökte också med att kräva ytterligare 400 DM (mycket pengar på den tiden) för demontering av motorerna.

Så blev det race och fyra NSU var först och det blev ett stort kaos efteråt. Man hade inte resurser att kontrollera bilarna, och det drog ut på tiden och jobbet skulle göras på annan plats men man visste inte när.

NSU-folket tyckte inte att detta var ok och avvek med bilarna, vilket var en lättnad för tävlingsledningen som då kunde diskvalificera NSU-bilarna. Istället utropades en tysk, körades en SAAB 93, som segrare!



*Från Väst kustloppet 1961.
Abti Soraja i en Cooper-
Moretti.*

Foto: Bertil Persson.



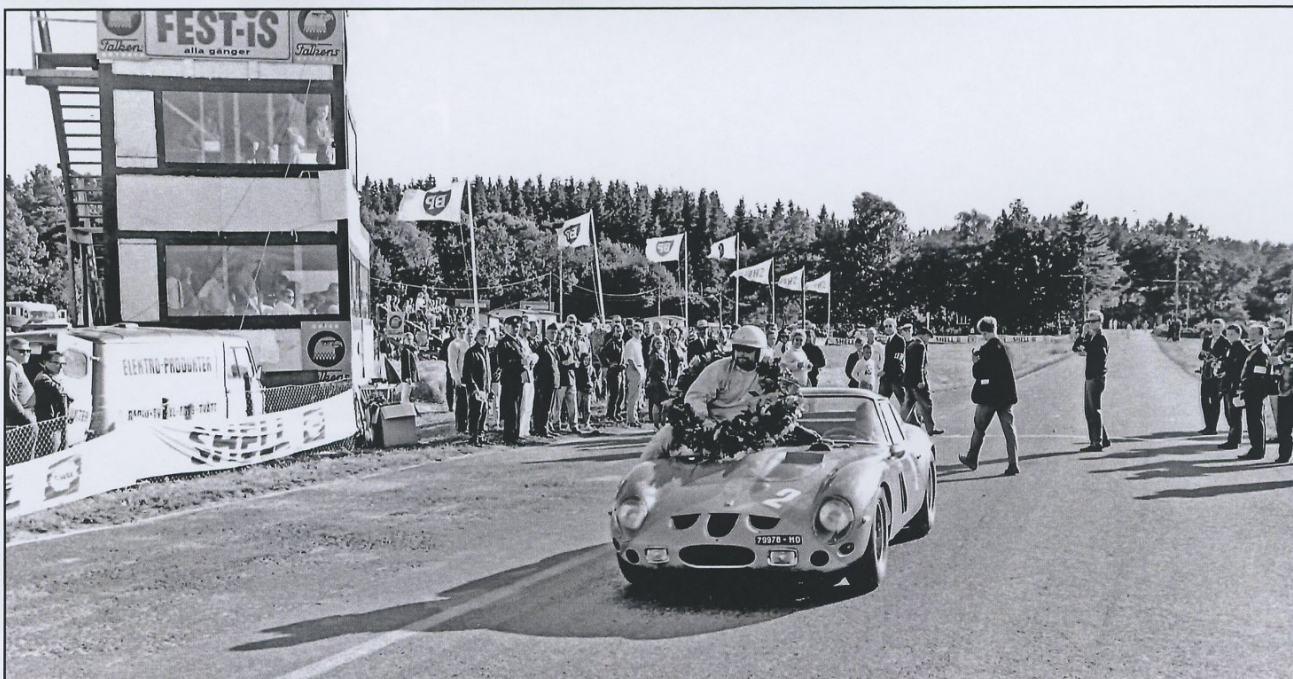
*Barbara Johansson
har fått blommor på
Roskilde Ring 1964.*

Foto: Bertil Persson.



*Fin kurvfight vid Knutstorps
bäststävling 12 sept 1965. #10
Leif Englund i Lotus Elite som
vann klassen Gr4 – 1300cc och
#1 Harry "Sputnik" Källström
som blev tvåa.*

Foto: Bertil Persson



*Tänk så fina bilar man kunde få se
förr. Ulf Norinder har vunnit på
Västkostloppet 1964 med sin
Ferrari GTO.*

Foto: Bertil Persson.



*Det var bättre förr!? Hugo
Melanders, Göteborg, mekaniker
satte i alla fall skorna innan
han gick in i bilen. Från SM på
Knutstorp 24 april, 1966.*

Foto Bertil Persson



*John Fenning har vunnit F-3 klassen vid Knutstorps hösttävling 1965.
Foto: Bertil Persson.*



Palle Ancher och Roland "Lövis" Johansson visar SAAB-gänget var skåpet skall stå på Roskilde Ring 1964.

Foto: Bertil Persson.

DET VAR VI SOM GJORDE DET

PER HÅGEMAN

Sebastian Wrethagen har figurerat några gånger i Rutflaggan med kåserier om hur det ibland kan gå till på, eller ofta bredvid, tävlingsbanan.

Ny har han gett ut sin första roman. Den som är ute efter något glättigt och färgbilder må bli besviken. Nej, här handlar det om över 300 tätskrivna sidor i svart och vitt. Jag må väl inte vara en van recensent, men om man väl kommer igång så är det riktigt lättläst. Att huvudfigurerna kör Cooper S, MGB och grejar med en tävlings-Anglia, gör det extra tilldragande om man har läggning för det. Själva innehållet då? Ja det kan beskrivas enkelt sammanfattat av det som finns på omslaget.

”Berättelsen börjar 1967 och slutar 2010. Den utspelar sig på Stockholms universitet, i skärgården, i Lund, Tensta och på Östermalm, på ett gods i Sörmland, i Genève, Italien och England, på racerbanor runt om i Europa, i luften och på marken, bland fattiga och förmögna, bland egocentriker, skurkar, innovatörer och andra inte helt vanliga människor.

Det handlar om Bror, kategorisk, odräglig och orädd, Erik som drömmer om att köra formel 1 och Stan, rik och nördig. Tillsammans begår de det (nästan) perfekta brottet.”

Boken ges ut på litenupplaga.se Kan vara lämpligt att ge bort som julklapp eller till dig själv.

