

RUTFLAGGAN NR 4 2003



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

ACTION – GO!



*Starten har gått på Mantorps finaltävling för Formel ny. Två F-3or har tagit hand om ledningen.
T.v. Mats Andersson i sin Ralt RT 30 (#72) och till höger Peter Gustafsson med sin Magnum 853 (#75).
I mitten syns # 85 Morgan Södergren med sin Reynard SF 83, Formel Ford 2000. Foto: Bengt-Åce Liljevind.*

BRUNO vill bara säga.....

BRUNO RÖSLER

Planeringen inför nästa säsongs tävlingshelger är i full gång, men ännu inte slutgiltig, trots många möten och kontakter. En bidragande orsak till svårigheterna är att STCC har tingat på hela 12 helger inför sin säsong 2004. Ett stort problem för oss övriga aktörer, och vi är många, är att STCC har 1:a tjing hos banägarna. Förståeligt, eftersom det genererar kapital, vilket även kommer oss tillgodo så småningom i form av bättre och säkrare banor, bättre faciliteter etc. Men ack så svårt det är att vara tålmodig! Vi kämpar vidare; den optimala lösningen dyker upp när man minst anar det.

Av enkäten som fylldes i på Mantorp, (107 inlämnade), framgår tydligt att RHK bör ha 5-6 tävlingshelger per säsong, och gärna tillsammans med t.ex. sportvagnsserien. Intresset för ev. backtävling eller isåka var mycket ljumt. RHK-Cup tycks vara en morot för mötena, dock bör vi försöka höja statusen. Kanske måste vi försöka diskutera bättre priser?

Att kostnaderna för anmälan upplevs som mycket för höga av många, framgår också klart. Således är det kanske klokt att vid de flesta tillfällena köra tillsammans med Sportvagnsserien, även för ekonomins skull. Det krävs MINST 130 anmälda och betalande ekipage per helg för att det skall gå runt med struket mått. Den gångna säsongen har vi gjort flera förluster; värst på endags på Mantorp, så en sänkning av anmälnings-

avgifterna är inte tänkbar som det ser ut nu. I stället måste vi se till att anmäla oss flitigare och I TID! Annars så slutar det kanske som Falkenbergstävlingen. Inställt! 109 st anmälda = dålig ekonomi = inte intressant för arrangör. Eftersom vi inte har egna funktionärer, har vi heller inget att sätta emot. Eller som "Röret" brukar säga: Det är bara att betala! Eller har någon friska ideer, så hör av Er till styrelsen.

Resultaten av enkäten såg i korta drag ut så här: Totalt 107 svar kom in, fördelade klassvis enligt följande. Std -65 33 st, Std/GT Ny 22st, GT 12st, Formel Ä 19 st, Formel ny 18 st, Hist RS 2 st, Anonym 1 st.

Antal önskade tävlingar per säsong: 3 st vill ha 3 tävl, 11 st vill ha 4, 32 st vill ha 5, 45 st vill ha 6, 8 st vill ha 7 och 8 st vill ha 8. Kan tänka sig 1 backtävling ingående i cupen: 30 st, Gärna backe, men utom cupen: 32 st. Vill ej ha backtävling: 42 st. Kan tänka sig isbanetävling: 19 st. Vill inte ha isbanetävling: 82 st. Vill helst att vi bara kör egna tävlingar: 40 st. Vill att RHK o Sportvagnsserien kör tillsammans: 38 st. 78 st tycker att det är bra som vi kör nu, med blandade arrangemang.

Sköt om Era klenoder i vintermörkret, Er själva, och givetvis, ge tjejerna ett handtag i garaget om det behövs. Vi vill ju ha fler Ladies i gänget.

Internationellt

PER HÅGEMAN

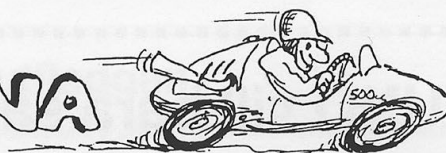
Nu är säsongen över, och vi kan konstatera att det att det blivit några fina framgångar för de svenske. Bosse Warmenius kunde ta hem totalsegern i FIA:s GT/GTS serie med sin Lotus Elan. Han har varit fullständigt suverän och vunnit klassen varje gång han ställt upp, och många gånger även totalt. Våra danska vänner har också visat framfötterna. Således kunde Henrik Lindberg ta den totala 4:e platsen och Claus Damgaard 7:e plats med sina Elaner.

Att komma tvåa i European Challenge för standardbilar hade väl för de flesta känts som en framgång, men misstänker nog att siktet var ett steg högre för Bosse som under året delat på Cortina-körandet med Gunnar Turebrand. Det började gå segt på Dijon där man, som vi tidigare nämnt, vid en pace car-situation släppte ut ett par bilar ut ur depån, och sedan stängde för övriga. Med ett varvs försprång kunde då dessa

lätt ta pallplatserna. Horribelt! Kvaddad bil och noll poäng i Spa gjorde minskade vinnarchanserna ytterligare. När så Boissy/Miran vann sin klass på avslutande Estoril var det klart att de vann serien. Far och son-teamet Calle och Micke Gustavsson avslutade med en fin andraplats på Estoril och kunde ta den totala tredjeplassen.

I Lurani Cup för Formel Juniorbilar har Ingvar Malm visat framfötterna med sin unika svenskbyggda Focus med Peugeotmotor. Han vann klassen för bilar med motor bak och försedda med trumbromsar och kom på andra plats i sammandraget där det liksom förra året blev dansk seger. I år var det dock Erik Justesen som vann med sin nästan unika Mallock.

Leif O. Jönsson, "Röret", har kört F 3 1000 cc Historic Trophy med sin Titan och landade i sammandraget på en utmärkt 6:e plats. Vann gjorde Jürg Tobler.



Svenskt Sportvagnsmeeting, 30-års jubileum, Ring Knutstorp, 11-13 juli, 2003

Om det inte dök upp så många ekipage till RHK:s 25-årsjubileum på Karlskoga (4 st), så hade man ju hoppats på ett, av tradition, ordentligt antal till Svenskt Sportvagnsmeetings 30-årsjubileum. Visserligen blev vi sju stycken, men detta är klen jämfört med vad vi haft tidigare på Knutstorp. Göran Anderberg tvangs lämna återbud pga. sjukdom, och Allan Göransson hade inte fått ihop sin motor efter raset i Karlskoga.

PER HÅGEMAN

På träningen visade Kent Persson varför han gillar Knutstorp, och var klart snabbast med en tid som man knappt ville tro på, och som inte skämts för en äldre Formel Junior, som vi tävlade tillsammans med.

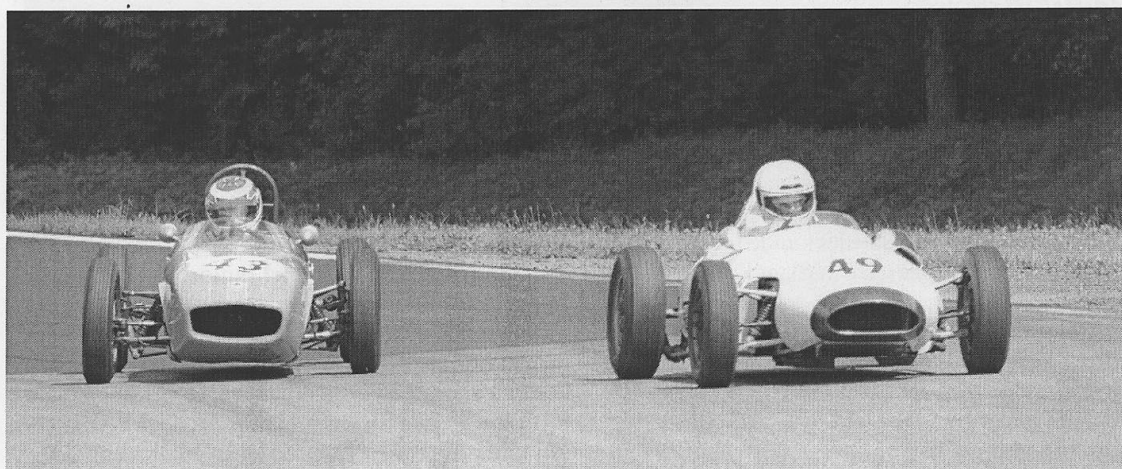
Så på söndagen var det då äntligen tävlingsdags. Martin Borch-Christensen och Horst Brüning i Formel Juniorbilar tar helt naturligt ledningen före Per Hågeman, Cooper och Peter Kumlin, Effyh och vår danske gäst Thorkil Kirk-Simonsen, Alfa Dana. Bakom följer Håkan Sandberg, JBS, Lars Hågeman, Swebe och Carl-Axel Klarberg i sin Alfa Dana, medan Kent Persson i sin Kiehn spec. tyvärr tvingas bryta alldeles i inledningen när tändningen hade ändrat sig. Efter ett par varv passerar Peter Kumlin Per Hågeman och de följs fortfarande av Kirk-Simonsen, Klarberg och Lars Hågeman, som startat sist, litet längre bak. När det är några varv kvar så går bakaxeln av för Klarberg i utgången av Lito-böjen, och han tappar hjulet. Det enda

positiva med detta är ju att man vet vad det är för fel. Tidigare har ju bilen bara stannat, utan att man vetat vad det varit. Per Hågeman kan åter passera Kumlin som tycks tappa fart, kanske delvis beroende på att förgasartratten ramlat av. På sista varvet gör Kumlin

RESULTAT

1. Per Hågeman	Cooper-Norton	12.52,575
2. Thorkil Kirk-Simonsen	Alfa Dana-JAP	12.58,417
3. Lars Hågeman	Swebe-JAP	14.00,852
4. Håkan Sandberg	JBS-Triumph	9 varv
Peter Kumlin	Effyh.JAP	Brutit
Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP	Brutit
Kent Persson	Kiehn Spec—JAP	Brutit

Klarberg sällskap i utgången av Litoböjen när avgasventilen slutligen skär ihop i styrningen, och med de följdskador som då blir.



Fight i Formel Junior. Horst Brüning med sin Lola Mk II och Martin Borch-Christensen i en Lotus 18.
Foto: B-Å Liljevid.



Midgetsegraren Per Hågeman (#3), Cooper-Norton, före Carl-Axel Klarberg och Thorkil Kirk-Simonsen, bägge Alfa Dana-JAP. Intressant är att alla har en dansk historia och kördes av Robert Nelleman, Poul Andersen resp. Ole Kaessler. Foto: B-Å Liljevind.



Håkan Sandberg (#14) ligger främst på ytttern med sin JBS-Triumph före Peter Kumlin, Effyh-JAP och Carl-Axel Klarberg, Alfa Dana-JAP bakom Kumlin. I bakgrunden syns Thorkil Kirk-Simonsen med sin Alfa Dana-JAP på innerkanten och Kent Persson, Kiehn Spec-JAP. Foto: B-Å Liljevind.

Standard '65

Endagstävling, Mantorp Park den 15 juni 2003.

Jag åkte från Upplands Väsby 06.30 och var hemma 19.30. Rätt bra upplägg, kanske ändå bara någon enstaka gång per år. Den sociala gemenskapen som man har när övernattning är en del av tävlingshelgen, försvinner.

YNGVE GUSTAVSSON

Det var många anmälda, men tyvärr så uteblev en del, de flesta med tekniska problem. Hur som helst, bra startfält i standard, bl.a. en förstagångstävlande i Gunnar Olsson med en Volvo PV 544. Till tidsträningen så var det 22 st. Några föll bort redan där. Snabbast var Mustangerna med Thomas, Bosse och Victor, tätt följda av Lasses Falcon och Chrilles Lotus Cortina. Bland övriga kan nämnas att Jagerwall var snabbast bland Kojorna, och Hylén bland Amazonerna.

Till tävlingen på eftermiddagen var det alltså Thomas Gustavsson som hade pole. Det var tyvärr luckor i startfältet, vilket gör att starten blir litet förryckt. Hur som helst, så gick starten utan problem, åtminstone vad jag kunde se. Jagerwall fick dock bryta rätt omgående (svänghjul). Det gick ännu sämre för Victor som tappade startmotorn, som i sin tur slog sönder avgassystemet och tanken; otur så det räcker. Max

Wibke fick också bryta (oljetryck?). I övrigt tror jag att alla kom runt.

Det slutade med att Thomas vann, tätt följd av Bosse och Lasse. I övrigt kan väl sägas att denna tävling hade ett startfält som blev rätt utdraget, även om jag själv hade en kul fight med Hylén. Det blir så i bland när startfältet är ojämnt, annars tycker jag att långa Mantorp tillhör de roligaste man kan åka.

Klassen hade sedan som vanligt, och den här gången var det TC 1-10 som körde om högtryckstvåten. Det blev Daniel Ene med sin Volvo PV som vann. Grattis! I övrigt så lottade vi ut resten av priserna. Thomas G. Och Bosse B. Är litet bekymrade över sina Mustangmotorer, men de försöker ändå att klara säsongen ut i år; vi får se hur det går.

Allt flöt bra, och fint väder. Vad kan man mer önska sig? Nästa Knutstorp.



Klart för bromsduell efter rakan. Fr.v.: Max Wiebke, Austin Cooper S, Jan-Erik Josefsson, Ford Cortina GT och Daniel Ene, Volvo PV 544 Sport. Foto B-Å Liljevind.

Svenskt Sportvagnsmeeting, 11-13 juli, 2003.

Lovade Yngve, som tyvärr inte kunde medverka på "Knots Cabin circuit" att försöka få ihop några rader om Standard -65. Ja, vart börjar man? Jo, jubileumstävlingen blev minst sagt en succé i antalet deltagande i vår klass. Närmare 50 deltagare i en och samma klass, är det nog ingen i svensk racing som slår idag, och detta var en positiv överraskning, Vågar påstå att Standard -65 rent av är Sveriges största racingklass.

BOSSE LINDMAN

Självklart kan man inte ta närmare 50 bilar på en krokig och relativt kort bana, så för att klara banlicensen fick vi dela upp oss i två heat, något som MGCC tillsammans med RHK skötte på ett mycket bra sätt i år, efter att ha inhämtat våra synpunkter på hur en delning kunde se ut. Det blev som ni vet över resp under 1300 cc, alltså TC 1-12 i ett heat och TC 13-15 i ett andra. Men visst hade det varit kul med 8-10 st fler bilar i stora klassen? Vi blev 27 ekipage i "lilla" heatet och 19 i det "stora".

Träningen för de stora bilarna dominerades av klassens suverän Thomas Gustavsson som med sin snygga Mustang hade koll på Jenna Brorsson, Cortina Lotus, som i sin tur förvaltar familjetraditionen genom att stadigt vara med i toppen. Bosse Bergström och Lasse Esselius var andra snabba V-8 piloter i Mustang resp. Falcon. Pelle Svensson följde därefter som näst snabbaste Lotus Cortina, och Anders Hylén var snabbaste Volvo Amazon.

Thomas Gustavsson var omutlig även när det var tävlingsdags, och körde hem mot seger i såväl heatet som klassen TC 15, där Bosse Bergström blev tvåa och Esselius trea. I TC 14, det veritabla getingboet med alla Amazonfriskusar, var Anders Hylén snabbast, före Nils Thelin och den glade värmlänningen Dan Johansson. Det är inte bara i STCC som det finns snabba Volvo-förare från Värmland! Den enda BMW:n i klassen, Ola Åkessons fina 1800 Tisa, fick tyvärr bryta med motorfel.



"Zeb" Wrethagen i sin snabba Cooper S 1071 som vann TC 11 klassen före Tommy Jagerwall som kom tvåa i TC 12. Bägge herrarna är veteraner i hundkojesammanhang. Foto: B-Å Liljevind

Klass TC 13 som förr var större i antal mönstrade glädjande nog 6 bilar fördelat på 3 Lotus Cortinor och 3 Alfor. Jenna Brorsson som varit snabbast på träningen fick problem med en gång, och tvingades bryta. Stackars Lars-Åke Nilsson kom inte ens ut till start då bellhuset delat sig. Sådana problem hade inte Pähr Svensson som tog klassegern före bäste Alfaförare som var Robban Petersson i sin Giulia Sprint GT före Arne



Segraren i racet för de mindre bilarna, Hans Söderholm, ligger här före Nicklas Johansson som tyvärr fick bryta. Foto: B-Å Liljevind

Allard som i väntan på att Kaj Wallins Abarth 1000 skall bli klar, åter tagit ut sin Giulia Super.

Klass TC 12, som alltså tränade och tävlade ihop med 1000 cc Cupen mönstrade hela 11 ekipage, alla Cooper S 1275 utom nykomlingen Ola Magnusson som rattade en fin Ford Anglia "Frilördag". Snabbast på träningen var Niklas "Keeper" Johansson med sin Jaffafärgade Cooper S, före Hasse Söderholm och Lars-Göran Itskowitz. I klass TC 11; FIA:s minsta klass där även 1000 cc Cupen ingår, var "Zeb" Wrethagen snabbast med sin 1071 cc "S".

När det så gäller tävling säger man ju att man skall se sport från 1:a parkett, dock ej racing då undertecknad bakom ratten på Saaben onekligen hade första parkett i racet, men eftersom den egna körningen trots allt tog viss koncentration i anspråk, kan jag inte redogöra för kojekampen i detalj. Då Nicklas Johansson tvingades bryta, gick segern till Hasse Söderholm före veteranen Tommy Jagerwall, vars koja jag gärna skulle ha i vardagsrummet mellan TV:n och bokhyllan som prydnad! Ulf von Hauswölf knep 3:e platsen. Övriga som fick bryta var Pelle Svensson och Max Wibke.

1000cc cupen

MGCC:s Svenskt Sportvagnsmeeting 11-13 juli 2003

Det är inte bara racerbilar som går fort, även tiden gör det! När jag sitter i ett höstgrått Tyresö och skriver dessa rader, är det inte utan att den fina sommaren 2003 känns något avlägsen. Men det gäller inte för MGCCs traditionella Svenskt Sportvagnsmeeting som i år firade 30 år! Som vanligt dristar jag mig till att påstå, var detta årets höjdpunkt att se fram emot i svensk historisk racing.

BO LINDMAN SAAB Nr 17

Som nämnts i Standard-65 reportaget, var vi närmare 50 anmälda, så det blev ett separat heat för bilar under 1300 cc överraskning. Detta, om något, tycker jag arrangören skall ta som inteckning för att man jobbar rätt med sitt arrangemang. Att vi dessutom i det 27 bilar starka heatet upp till 1300 cc kunde räkna till hela 13 bilar i 1000 cc Cupen, gjorde att det var all time high i antalet i antal deltagare i 1000 cc Cupen! 11 st Saabar och 2 DKW gav oss 100 % tvåaktare i Cupen. Att röken låg tät vid varmkörningarna behöver nog inte ens påpekas?!

De två DKW-bilarna kördes som ni säkert gissar av Per Håge-man som ivrigt bekämpar det massiva Saab-motståndet i E-perioden, och den andra DKW:n var givetvis rattad av Lars Byström, hemmason och Knutstorpsspecialist från Kågeröd, som gällde som favorit när Allard står över med sin snabba Abarth. Bland Saabarna såg vi i E-perioden Fredrik Tornérhielm med sin potentia Saab 93 från -59. Han hade sällskap av märkesbröderna Hans P. Zolnir och Göran Dahlén i sina 96or från -61. Hans i sin bekanta blåa och Göran som premiärkörde kompisen "Christoffer Robins" gråa. Jag tror att intresset kommer att öka för "E"-bilar då dessa är roliga, och ofta inte så krävande att anpassa till historisk racing.

F-bilarna var 9 till antalet, och här märktes bl.a. Uno Dahl som premiärkörde med sin ex Magnus Nilsson Saab Sport. Vidare fanns Gunnar Johansson i sin vita -65a liksom märkesbröderna Bengt Pettersson, Peter Bäckström, Nils-Olov Jonsson, Lennart Nilsson, Krister Wigren och undertecknad. Så många tvåtakts Saabar i en och samma tävling har det bara stått att finna på tiden det begav sig!

En kul, notalgisk detalj var att en av 1000 cc Cupens snabbaste förare, Nils-Olov Jonsson, fick vara omslagspojke i program och på affisch för denna MGCC:s jubileumstävling. Fast det var från tiden när han körde MGA. Frånsett att bilen är felhjuldriven, och har en motor med onödiga ventiler och kamaxel, förstod vi orsaken till att Nisse är så snabb. Det är ingen annan i 1000 cc Cupen som körde SSM redan premiäråret 1974! Snacka om racerutin...

Första träningen avlöpte utan större intermezzon. Stackars Uno hade svårt att få bra start i sin bil som inte gått på många år, men ivriga medtävlare lyckades sen få fart på Unos bil så att den gick bättre till andra träningen. Snabbast var Byström med sin DKW F 12a följd av Nisse, Lennart och Benke. Träning 2 gav ingen förändring i topp 4. Däremot lyckades jag skärpa till mig så att det gav en 5:e tid, strax före Trollhättapojkarna Bäckström och Dahl. Snabbaste E-bil blev Fredrik med sin 93:a med Zolnir strax efter.

Sedan var det läge för underhåll och festiviteter. Själv lyckades jag, med god hjälp av halva Saabgänget, med Nisse och Lennart i spetsen, byta hjullager. Det hade blivit lite glappt om man så säger. Stort tack!. Den andra halvan hjälpte Uno att få ytterligare fart i Sporten.

Utöver detta nödvändiga fanns det tid till att umgås och ljuga litet under trivsamma former. Något som positivt skiljer ut Historisk Racing mot modern dito, där resultat och allvar ofta går före den sociala dimensionen av motorsporten. Vi i 1000 cc Cupen dukade upp till gemensamt långbord med sill och potatis och en och annan välkyld öl. Det var en trevlig afton som vi självklart skall se till att upprepa i 1000 cc Cupen. Ett stort och speciellt tack till Lars Byström som såg till att vi fick låna kök och tom. fick fin service av Kågeröds sympatiska Konsumhandlare!

Så var det söndag och tävlingsdags! Med 27 bilar på startlinjen i form av DKW, Saab, Anglia och hundkojor, måste det sett ut precis som på 60-talet när småbilsklassen rullade ut till start inför fyllda läktare! Lars Byström var omutlig från start och tog direkt kommandot i 1000 cc Cupen. Lennart och Nisse hängde tätt på, följda av Benke och mig, och vi var uppvaktade av Peter Bäckström och Fredrik Tornérhielm. I backen upp mot hårnålen är nog Nisse litet pressad av oss andra för en gångs skull. Det är i alla fall första gången på alla år som jag ser Nisse göra ett litet misstag. Rätt som det var stod han på tvären framför oss i backen. Jag släpper upp för att inte damma in i Nisse om returen skulle bli giftig. Det skulle jag givetvis inte ha gjort, för direkt är både Benke och Bäckström förbi på andra sidan Nisse som reder ut det hela och snart tar Bäckström igen. Benke och Nisse har en tät fight, medan

jag först måste lura mig förbi starkt körande Bäckström. När jag lyckas ta mig förbi Peter, tar jag upp jakten på Nisse och Benke då Nisse passerar Benke som jag på alla möjliga och omöjliga vis också försöker passera. Det är dock inte så lätt, eftersom Benke är en mycket rutinerad förare som jag redan på 70-talet såg i toppen på SSKs standardklass i team UPA Racing, fast då körades i bil av annat onämnbart svenskt märke. Jag försöker i de flesta passager på både ut- och insida, men kommer inte i riktigt slagläge för en avgörande attack. Gör ett försök efter rakan med extremt sen inbromsning och bromsar nästan på mig, och får falla in bakom Benke i böjen för att inte glida ut i hans spår och trycka honom av banan.



Så här fick konkurrenterna i 1000 cc Cupen se Lars Byströms snabba DKW F12, ja dvs. alldeles i början. Sedan såg dom honom knappast alls. Foto: B-Å Liljevind.

I backspegeln ser jag en annan röd Saab då Peter Bäckström självklart inte ger upp, utan jagar nästan ikapp mig igen. Rätt som det är, ser jag en vit Saab Sport som styr av banan efter NGK-krönet. Det är stackars Lennart som nyper motorn i sin Saab Sport. Kampen i E-klassen anföras av Fredrik Tornérhielm som verkligen kopplar greppet bland de äldsta bilarna, och inte räds för att utmana även de litet snabba bilarna i F-perioden, som t.ex. Uno Dahl som nu fått bra fart i sin Sport och Gunnar Johansson med sin kombinerade rally & banracingbil. Per Hågeman lyckas hålla undan för Hans P. Zolnir som har väghållningsbekymmer på sin Saab. Han lyckas med att snurra 2 ggr. i oljan efter en rasad hundkojomotor, till publikens jubel,

eftersom den gode Zolnir aldrig spar på krutet, och bjuder på spektakulära hjullyft, utöver piruetterna, vilket renderar speakern att fälla raljerna kommentarer. Göran Dahlén med den nybyggda 96:an (den byggdes klart i depån) i period E, var riktigt snabb så länge motorn höll, men en kolv drabbades av en tjernobylsk härdsälta, så Göran fick tyvärr inte se den svart/vitrutiga denna tävling. Det fick heller inte Nisse, som också i ett sent skede av loppet fick tändningsproblem och också tvingades bryta; inget kul när man ligger tvåa några varv från mål. Krister Wigren drabbades även han av problem, och fick ge sig med den finaste Saaben av alla, med en historik som Gösta Karlssons framgångsrika bil från EM-serien 1963!

Åt Byström fanns inget att göra; täm-ligen ohotad vann han i överlägsen stil 1000 cc Cup-loppet på Knutstorp i år igen. Vem är egentligen mannen att utmana Lars på denna bana, som jag nog tror han kan bättre än sitt eget vardagsrum? Tvåa blev mycket bra körande Benke Pettersson som lyckades täppa till för undertecknad ända hem i mål. Men vi hade nog inte hamnat på pallen utan Lennarts och Nisses otur. Fyra blir Peter Bäckström, 5a och vinnare i period E blir Fredrik Tornérhielm som kan se tillbaka på en mycket fint genomförd tävling. Sexa blir Uno Dahl i debuten och 7:a och 2:a i "E", Per Hågeman med Hans Zolnir på platsen bakom och sen Gunnar Johansson.

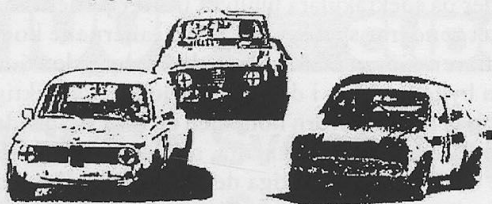
Avslutningsvis kan vi konstatera att årets Sportvagnsmeeting var en riktigt lyckad tävling för 1000 cc Cupen som helhet, kanske vår bästa, so far.. Vad månne bli va?

Ja, på Falkenberg blev det ju ingenting, så därför blev det dubbeltävling på Mantorp. Rapport om detta i nästa Rutflagga!

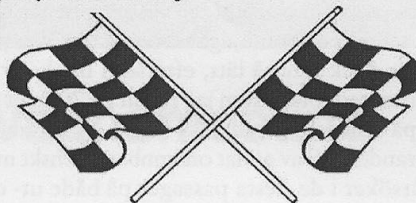


Saabar i långa banor. Först Hans Zolnir (#4) före Göran Dahlén i sina 96or och sedan Fredrik Tornérhielm i sin 93a, samtliga i, för somliga, obehagligt snabba period "E"-bilar. På sladden följer Uno Dahl i sin Sport. Dahlén fick tyvärr bryta och Zolnir snurrade bort sig. För Dahl och Dahlén var det premiärkörningar med sina resp. bilar, medan Zolnir hade nypremiär och Tornérhielm årspremiär. Foto: B-Å Liljevind.

Stand Ny grp 2



Myranes Bil & Olja



Säsongen 2003

I år har det varit lite speciellt i och med att vi har kört med STCC vid fyra tillfällen. Det har varit inspirerande samtidigt som det har varit extra kostsamt. Men publiciteten har varit god med sändningar i Viasatsport vid tre tillfällen. De banden går att beställa genom Scenic Television, von Holtensgatan 1c, 415 02 Göteborg. Publiken har uppskattat det historiska inslaget. Kanske uppskattades det mest av de något äldre i publiken. Pekka och Rune har varit överlägsna med sina snabba bilar.

LENNART ELOFSSON

Totalsegrare i STCC cupen blev Pekka Nyström. Gratias Pekka till en suverän körning. Pekkas varvtider har varit snuddande nära STCC bilarna vid några tillfällen. Men det har varit bra fighter bakom dessa herrar. Jag tänker främst på BDA Escorterna. Greger Pettersson och Anders Berger hade en väldigt hård fight i Falkenberg. Hemmasonen Tomas Hall kunde inte visa vad han och hans vassa BDA gick för pga. en slirande koppling. Smolket i Falkenberg var att man försökte ändra på startordningen till söndagens race i vårt heat.

Detta uppskattades inte av STCC folket. Själv ställer jag mig tveksam till ett sådant agerande. Vi har accepterat de regler som fanns i och med att man betalade serieavgiften. Då ska man inte i efterhand försöka påverka reglerna enligt min åsikt.

På Gelleråsen fick jag fel på bilen (vibrationer) på fredagsträningen och kunde inte vara med i tävlingen utan åkte hem. Kan ni tänka er att jag fick tillbaka startavgiften (1.900 kr) av den vänliga damen i receptionen. Hon tyckte även att jag endast behövde betala för



Tv. Rune Tobiasson, BMW 3,0 CSL, i mitten Hans Rosendahl, Chevrolet Camaro, och t.h. Pekka Nyström, Chevrolet Corvette. Foto: B-Å Liljevind

den sista fria träningen pga. att jag kom lite sent. Kors i taket vilken service!

Båda heaten filmades och visades i Viasatsport, så att jag i efterhand kunde studera racen. Där var behållningen Anders Bergers och "brorsan" Erik Bergers och Lennart Björks fight den stora behållningen. Segrare i den fighten blev Anders Berger.

På Knutstorp kunde jag inte heller vara med eftersom jag inte hade hittat felet på min bil. Men som jag förstod så var det en mycket blöt tillställning. På banan är väl bäst att tillägga!

Bättre väder var det på avslutningen i Mantorp. Då hade jag hittat felet och kunde vara med igen (gumribussningen till växellådsupphängningen släppte igenom grymma vibrationer). Men givetvis så uppenbarades ett nygammalt fel, som gjorde att jag fick bryta söndagens "långlopp". Det var tändspolen som slutade att fungera. Jag har märkt att bilen har hackat i bland under vissa race men inte hittat orsaken till det förän nu på Mantorp när spolen slutade att fungera.

Avslutningsfesten blev inte riktigt bra med det stora avståndet mellan estrad och publik. Det späddes på med att många talare inte behärskade mikrofontekniken och därmed hördes dåligt.

Den fråga som jag och övriga i Stand-Ny och GT-Ny går och grannar på är förmodli-

gen: Skulle jag ställa upp på att köra med STCC igen? Personligen så kan jag tänka mig det. Jag kunde ju bara köra vid två tillfällen och är lite revanschsugen. Men kostnaderna måste hållas nere. Jag vill eller kan inte köra till varje pris. Vi får se vad STCC och RHK har för planer.

Jag har aviserat att jag vill bli avlöst som klasspappa efter denna säsong. Jag har varit klasspappa sedan 96 och tycker att det är dags för nya krafter att ta över. Vi har haft en del diskussioner om ersättare men inget är klart i skrivandes stund.

Jag vill tacka Stefan Olsson och Myranes Bil & Olja för den gångna säsongens fina prisbord. Jag hoppas att vi ses nästa säsong.



Roland Falkenbäck, Alfa Romeo 2000 GTV ligger här före Stefan Svensson, Fiat Abarth Scorpione. Foto: B-Å Liljevind



Här blir Jonas Bengtsson, Ford Capri 3100 jagad av Tommy Brorsson vid finalen på Mantorp. Foto: B-Å Liljevind

RHK Styrelsemöte 2003.08.02

Plats: Allerum

Närvarande: Bruno Rösler	Ordförande
Åke Hansson	Sekreterare
Ursula Ljungberg	Ledamot
Anders Ericsson	Ledamot
Henrik Hansson	Suppleant
L-G Widenborg	Adjungerad
K-G Ljungberg	Adjungerad
Leif Jönsson	Adjungerad

§ 1 Ordförande hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.

§ 2 Föreslagen dagordning fastställdes.

§ 3 Föregående protokoll godkändes. Diskuterades matrikel eller ej på hemsidan. Beslutades att ny matrikel skjuts fram till efter årsskiftet. Beslutades att aktuell medlemslista distribueras till styrelse samt klassföräldrar före avslutningstävlingen, ombesörjes av Anders Ek.

§ 4 Ekonomi: Karlskogatävlingen lämnade ett litet överskott.

Mantorpstävlingen gick med ca 27000:- i förlust vilket talar emot att i framtiden ordna 1 dagars tävlingar.

§ 5 Tävlingar 2003: Allmänt dåligt deltagarantal vid dom tävlingar som hittills körts. STD/GT Ny med STCC har gått väldigt bra med många deltagare. Titan television har producerat ett tv inslag från dessa tävl. Falkenbergstävlingen inställd trots 109 anmälda vilket är ett ytterst anmärkningsvärt beslut av FMK, detta har aldrig skett tidigare i RHK:s historia. Orsaken diskuterades, konstaterades att det knappast kan bero på antalet anmälningar 109x1500:- = 163500:-, trots att FMK lämnat detta som skäl att ställa in tävlingen. Frågan om poäng i RHK cupen behandlades.

§ 6 Tävlingar 2004: Diskuterades önskemål inför nästa säsong. SBF vill att RHK arrangerar en EM tävling 2004. Beslutades att en enkät skall delas ut i samband med avslutningstävlingen med frågor om vad dom aktiva vill.

§ 7 Hemsidan: Mycket dålig resultatrapportering från klassföräldrarna. Ursula ringer upp dom klassföräldrar som ej skött in rapporteringen. Bra reportage från B-Å Liljevind.

§ 8 Rutflaggan: Nästa nummer kommer i slutet av augusti.

§ 9 Teknik: App K 2004 har kommit ut i FIA:s jullettinen.

§ 10 Övriga frågor: Intern adresslista styrelsen upprättas av Åke. Beslutades att möte skall hållas med klassföräldrarna vid varje tävling. Ansvarig för detta blir resp. banvärd tillsammans med närvarande styrelseledamöter.

§ 11 Nästa möte Mantorp 14/9 kl 1500.

§ 12 Ordf. tackade deltagarna för visat intresse samt förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Justeras

Åke Hansson

Bruno Rösler

RHK Styrelsemöte 2003.09.14

Plats: Mantorp Park

Närvarande: Bruno Rösler	Ordförande
Anders Ek	Kassör
Åke Hansson	Sekreterare
Yngve Gustavsson	Ledamot
Anders Ericsson	Ledamot
L-G Widenborg	Adjungerad

§ 1 Ordf. hälsade alla välkomna samt förklarade mötet öppnat.

§ 2 Föreslagen dagordning fastställdes.

§ 3 Föregående protokoll godkändes.

§ 4 Klubbens ekonomi oförändrad sedan föregående möte.

§ 5 Hemsidan. Beslutades att vissa förändringar skall göras samt att ev. förstärkning till webmastern skall vidtalas då detta jobb tar mycket tid i anspråk.

§ 6 Rutflaggan. 2 tidningar till är planerade innan årsskiftet.

§ 7 Teknik. Information om personlig säkerhetsutrustning kommer i rutflaggan.

§ 8 Beslutades att planeringsmöte med klassföräldrarna skall hållas i Jönköping 22/11. Beslutades även att på detta möte skall respektive klassförälder redovisa den gångna säsongen. Ny arbetsbeskrivning för klassföräldrar skall tas fram under mötet.

§ 9 Konstaterades att 2003 års säsong nu är avslutad med en vikande trend av antalet startande.

§ 10 Tävlingar 2004. Preliminära datum önskemål.
1. Mantorp 22-23/5 Mk Scandia jubileumrace.
2. Karlskoga 5-6/6 RHK/SSK.
3. Falkenberg 19-20/6 FMK Ev. EM deltävling.
4. Knutstorp 17-18/7 MGCC.
5. Kinnekulle 21-22/8 SSK.
6. Mantorp 11-12/9 RHK avslutningstävling.
Utvärdering av enkät skall ske till nästa möte.

§ 11 Övriga frågor.

A/ Priser. Konstaterades att tidigare beslut om att 1:an 2:an och 3:an i varje klass skall få ett pris på avslutningsfesten ej uppfyllts. Beslutades att diskutera priser på planeringsmötet samt att styrelsen därefter beslutar om eventuella förändringar. Kanske skall vi ha prisutdelning vid varje tävling.

B/ Speaker vid våra egna tävlingar diskuterades för att höja nivån.

C/ Beslutades att ordna med tackpresent till årets sponsorer.

D/ Beslutades att Yngve Gustavsson och Anders Ericsson representerar RHK på MHRF:s årsstämma.

E/ Diskuterades medlemsavgiftens giltighets-tid. Åke Hansson utreder detta till nästa möte.

§ 12 Nästa möte Jönköping 23/11 separat kallelse skickas ut.

§ 13 Ordf. tackade deltagarna för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Justeras

Åke Hansson

Bruno Rösler

RHK PLANERINGSMÖTE

Plats: Eurostop Jönköping.

Datum: 2003-11-22.

Närvarande: Styrelse, klassrepresentanter, tekniker, valberedning och framtidsgrupp.

§ 1 Ordförande Bruno Rösler hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat.

§ 2 Föregående protokoll godkändes. (Tidigare justerat).

§ 3 Säsongen 2003: Konstaterades att endagarstävlingen på Mantorp blev en flopp med för få deltagare. Kostnadshöjningen av anmälningsavgiften kan ev. haft en negativ inverkan på antalet deltagare under säsongen.

Under 2003 har vi haft 531 starter vid RHK:s tävlingar, 100 starter Std/Gt ny vid STCC:s tävlingar, HTCC vid SLC:s tävlingar 35 starter samt Std/Gt ny vid SSK Classics tävlingar 20 starter.

Totalt 686 nationella starter vilket är ungefär samma som föregående år.

Utlandsstarterna har under året varit 200 st vilket är en ökning.

Diskussion uppstod om det olyckliga i att splittra deltagandet på detta sätt.

Vi har för få aktiva för att sprida ut tävlandet på olika serier, detta har medfört en negativ utveckling för RHK:s ekonomiska förutsättningar att anordna tävlingar.

§ 4 Tävlingar 2004:

8-9/5	Kinneulle SSK
22-23/5	Mantorp Mk Scandia
4-6/6	Karlskoga RHK
10-12/7	Knutstorp MGCC
6-8/8	Falkenberg FMK
24-26/9	Mantorp RHK

Inbjudningar:

12/6	Resarö Billopp Vaxholm
16/7	Falsterbo Bilshow
23-25/7	Gotland Ring (prel.)
21-22/8	Djursland Ring Danmark
21-22/8	Historic Grand Race Finland

Diskuterades kostnaderna för att köra i Danmark resp. Finland samt hur detta påverkar dom svenska tävlingarna. Togs även upp till diskussion dom orimliga kostnaderna för att arrangera en tävling på Anderstorp.

Inbjudan till Karlskogatävlingen skall skickas både till Norge, Finland och Danmark. RHK:s ev. medverkan vid några STCC tävlingar diskuterades beslutades att vidare kontakter tas med STCC för att se om en överenskommelse går att nå.

§ 5 Priser: Beslutades att priser skall delas ut vid varje tävling respektive klassförälder ansvarar för att detta sköts. RHK köper priser för hela säsongen. Graverade skyltar beställes som sedan klistras på efter behov vid respektive tävling.

§ 6 Rapporter: STD 65 har haft ca 130 st starter under 2003.

Bra och mycket uppskattad säsong speciellt det uppsving som 1000cc cupen haft har varit roligt.

Midjet har haft ett mellanår men en viss ökning förväntas till 2004.

FVe 96 starter under året, som vanligt har däcksdiskussioner förekommit.

Förväntas några nya bilar till nästa år. Föredömlig rapport från klassföräldrarna, se bilags till protokollet.

STD/Ny Mycket positiv säsong med ett klart ökat deltagande främst beroende på STCC samarbetet.

GT/Ny Bättre sammanhållning under det gångna året, även här en positiv utveckling med ett stort intresse för bilarna.

GT/GTS Extremt dålig säsong, många väljer att endast köra utomlands inga nya bilar förväntas till 2004.

F/Ny Bra år med några nya bilar förväntas flera nya bilar till 2004.

Ca 15-16 bilar i snitt har startat under 2003.

FJ Mycket få starter dom flesta åker utomlands inga förändringar väntas till nästa år. Bra resultat har presterats vid EM tävlingarna under den gångna säsongen.

RS Endast en deltagare under 2003 men klassen är på gång och inför 2004 förväntas ett femtontal bilar delta.

A-D Ökning förväntas till 2004.

§ 7 Styrelsens rapporter: Ambitionen är att RHK skall tävla ihop med sportvagnserien.

§ 8 Framtidsgruppen har bestått av L-G Widenborg, Per Hågeman och Tommy Brorsson och har under året fungerat som bollplank åt styrelsen.

Gruppen har analyserat konsekvenserna av det nya App K som gäller från 2004.

§ 9 Teknik: Beslutades att informera på hemsidan om vad som gäller angående säkerhetsutrustning inför nästa säsong. Nya App K kommer att finnas tillgängligt på SBF:s hemsida från mitten på december.

För närvarande finns 577 internationella ID handlingar samt 90 nationella utfärdade av SBF samtliga skall vara utbytta mot den nya handling som gäller från 2004 innan 2006 års utgång.

§ 10 Klassföräldrarnas uppgifter:

A/ Hålla samman klassen.

B/ Uppmana förarna att anmäla sig till tävlingar.

C/ Sköta poängberäkning.

D/ Sköta prisutdelning. Beställa plaketter av samordnaren av priser.

E/ Framföra klassens synpunkter och vilja till styrelsen.

Beslutades att ett möte med klassföräldrarna och styrelsen skall hållas i samband med varje tävling.

§ 11 RS/Historiska racersportvagnar: 8 st bilar deltog vid avslutningstävlingens inbjudningsrace. Möte har hållits i Örebro där 16 st förare deltog.

Förväntningen inför 2004 är ca 15 st bilar flertalet är sports 2000 bilar.

Om förväntningarna uppfylls skall om möjligt ett eget heat köras med dessa bilar.

§ 12 Tävlingsreportage: Beslutades att låta Bengt-Åce Liljevind skriva reportage till hemsidan och rutflaggan även under nästa år då detta varit mycket uppskattat. En arbetsgrupp bildades med uppgift att utreda samt lösa frågan om inrapportering av resultat från tävlingarna till hemsidan.

§ 13 Heatnamn: Skall samordnas med nya App K. L-G Widenborg, Bo Lindman samt Per Hågeman utreder frågan samt kommer med ett förslag till styrelsen före nästa säsongstart.

§ 14 Övriga frågor: Informerades om ny ID handling som gäller från 2004.

Informerades om samarbetet med MOWASZET inför Karlskogatävlingen.

Avslutningsfestens prisutdelning föreslogs att avklaras före middagen.

Diskuterades att ev. ha en separat prisutdelning med middag ca 1 månad efter sista tävlingen.

Diskuterades 1 timmastävling för STD65+GT/GTS samt halvtimmes race

Formelbilar. Konstaterades att detta varit mycket uppskattat och att ambitionen skall vara att fortsätta med denna tävlingsform.

Föreslogs att ett speakerproffs skall hyras in till Karlskogatävlingen.

§ 15 Ordförande tackade deltagarna för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Justeras

Åke Hansson

Bruno Rösler

Racersportvagnar

Mantorp Park 13-14 sept. 2003

Styrelsen på RHK tog ett bra initiativ genom att bjuda in klassen för Racersportvagnar att få köra på Mantorp Park. Inbjudan var riktad till personer med bilar som kommer att FIA-besiktiga sina bilar inom en snar framtid. RHK:s ambition med detta var att det skulle betraktas som en "kick off" inför säsongen 2004.

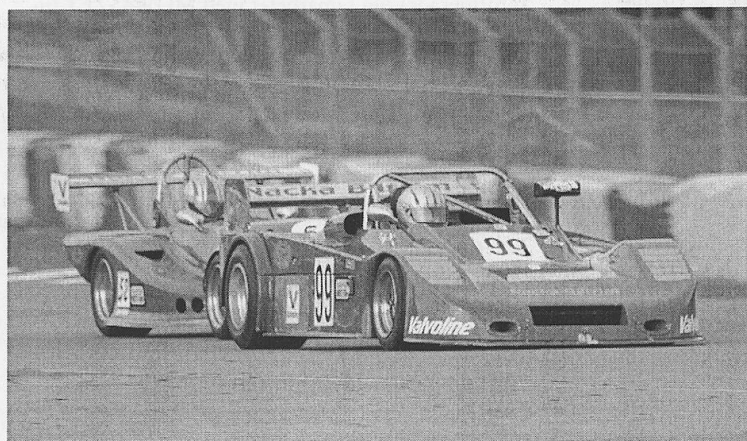
KAJ WALLIN

Med eldsjelen Rolf Johansson i spetsen och djungeltelegrafan, inte minst, fick vi ihop 8 bilar. Fredagens fria träning som innebar mycket körning, och därmed möjlighet att justera och ställa in sin bil, var mycket uppskattad.

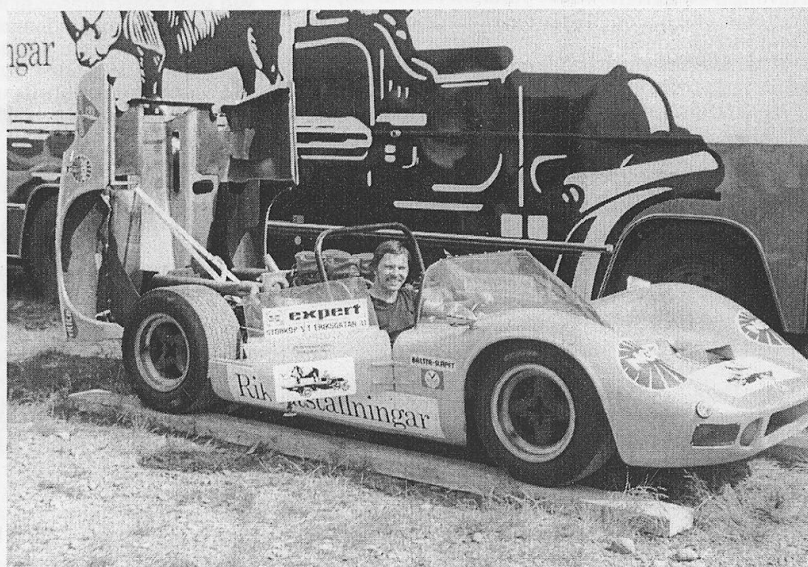
Lördagen började med tidsträning och race om 10 varv. På söndagen kördes race om 10 varv med startordning från lördagens race. Lördagens race vanns av Thomas Mullen i en Royale, medan söndagens race vanns av Sixten Skullman i en Inka-Ford.

Från samtliga som deltog vill vi framföra stort **Tack** till RHK för initiativet till detta, och från intressegruppen vågar vi spänna bågen för nästa år, så att vi blir 12-15 bilar till start 2004.

Du som har en bil som är tillverkad före 1987, och som kan passa in i klassen Racersportvagnar, och som vill vara med inför racesäsongen 2004, vill jag uppmana Dig till följande.



Rolf Johansson i hård fight med sin March. Foto: B-Å Liljevind.



Sådana här bilar kanske vi kan få se igen McLaren M1B.
Foto: "Esso" Gunnarsson.

Under Ditt arbete med att färdigställa Din bil bör Du kontakta Lasse Widenborg som bollplank. Lasse är dessutom klassrepresentant, och Du når honom på tel. 042-20 74 33. För att få en FIA-handling krävs, som Du säkert vet, att det skall finnas en dokumenterad ägar- och resultatlista på Din bil (så långt det går?!). När Du sedan har en färdig bil med en redovisad ägare och resultathistoria, kontaktar Du en besiktningsman i Ditt område. Besiktning utförs av följande personer: Staffan Lindberg, tel. 0470-223 98, Lasse Widenborg, tel. 042 20 74 33, Magnus Nilsson, tel. 031-12 63 74 och Åke Hansson, tel 08-718 04 41.

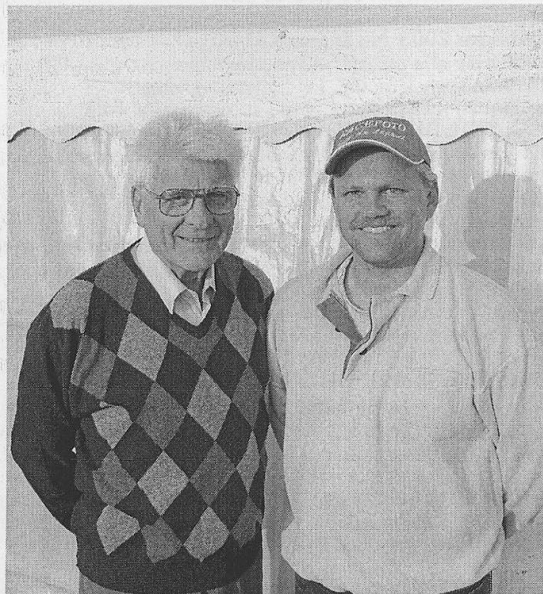
Lycka till,
hälsar Kaj Wallin,
som Du kan nå per
tel. 019-22 81 14 eller
070-593 68 63.

Dokumentärfilm om Dalsland Ring

Dalsland Ring-projektet av Bengt-Åce Liljevind

Nu äntligen skall det bli av! Jag har ruvat och sparat material i 10 års tid. Jag skall göra en dokumentärfilm om Dalsland Ring.

Mitt utgångsmaterial är två och en halv timme smal-film av god kvalitet. Sedan har jag fått tag på alla 16 startprogram. Jag har köpt nästan kompletta årgångar av Illustrerad Motorsport och gått igenom Dalslänningens tidningsarkiv. Sedan har jag naturligtvis gått



Erik Berger och Bengt-Åce Liljevind kommer att vara stöttepelare i filmen om Dalsland Ring.

igenom Erik Bergers arkiv. Erik kommer att vara stöttepelaren i detta projekt och han skall vara kommentator i filmen. Jag kommer även att intervjuva många av de förare som körde på Dalsland Ring.

Men jag behöver er hjälp också kära läsare. Jag vet att det finns massor med intressant information i lådor, garderober och vindar runt om i Sverige. Jag ber er att titta i era gömmor och låna ut ert material till mig. Jag är intresserad av allt. Ni kan säkert bidra med egna historier också. Jag vet att t.ex. SSK, Göteborgs MF och Göteborgs Sportvagnsklubb körde klubbttävlingar på Dalsland Ring, men jag har hitintills inga exakta uppgifter om det.

Tyvärr är detta inte gratis heller. Jag tänker lägga ned hela vinterhalvåret på detta projekt, men det kan jag tyvärr inte göra om jag inte får bidrag till mitt projekt. Alla är välkomna att stötta mitt projekt; stora som små. Jag kommer inte att glömma bort någon efteråt. Det kommer att bli en långfilm på video, och jag kommer även att göra en CD med allt material för de riktiga kalenderbitarna.

Jag väddar till er alla ute i motorsverige, lyft luren eller fatta pennan. Jag väntar på er.

Med vänlig hälsning

Bengt-Åce Liljevind-www.racefoto.se

bengan@racefoto.se

Torvgatan 1B

283 34 OSBY

Tel & fax: 0479-303 55

Mobil: 0703-40 93 00

AUTOSPORT International, NEC Birmingham 8-11 jan. 2004

Flygresa arrangeras till detta världsarrangemang med allt vad det innebär med två dagar på mässan och besök på Donington Collection med alla dess formelbilar den sista dagen. Pris 8500:-/pers i dubbelrum.

Bokning och ytterligare upplysningar genom.

Alstermo Busstrafik, tel 0481-61001, fax 0481-61 878, E-post alstermo.busstrafik@telia.com