

RUTFLAGGAN NR 4 2006



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

FALKENBERG CLASSIC



Starten har gått i heatet för Standardbilar period E samt F upp till 1150 cc.
Johan Solman har tagit täten med sin Jaguar Mk II före Lennart Thurn Morris Cooper S 970
och Magnus Rehbinder Morris Cooper 998 och resten.
Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

Årsmöte 3 mars 2007 på Brunnstorps Vårdshus



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov
Hemsida: www.rhkswe.org

Rutflaggan

Bidrag, gärna med något **nostalgiskt**,
vill vi ha innan den 25 januari, 2007.
Red.

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.

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande	Bruno Rösler
V. ordförande	Hans P. Zolnir
Kassör	Anders Ek
Sekreterare	Björn Otterberg
Ledamöter	Hans-Erik Johansson Påhr Svensson Lars Hagman Håkan Lindevret Sture Danielsson

Tel.

019-29 24 18
0142-250 49
OBS nytt:
0370-719 40
0470-75 30 13
0300-176 76
019-56 07 01
08-89 38 94
016-51 53 39

Mob./fax

070-622 56 18
070-570 70 41
070-274 40 62
070-630 63 33
070-577 10 02
070-604 64 64
070-527 69 34
070-793 79 87

E-post

bruno-rosler@swipnet.se
anders.ek5@comhem.se
bjorn.otterberg@telia.com
hagstad@swipnet.se
isab@telia.se
lassehagman@msn.com
hakan.lindevret@se.fujitsu.com

KLASSREPRESENTANTER

A-D	Roland Haraldsson
GT-GTS	Lars Hagman
Midget	Per Hågeman
Formel J	Lars-Göran Sjöberg
Formel V	Bo Pettersson

033-41 62 41
019-56 07 01
040-91 18 13
0122-60330
018-30 11 11
0371- 152 23
0418-43 11 98

070-319 12 02
070-527 69 34
fax 040-91 18 13
070-631 74 24
073-336 74 35.

roland@automobilia.net
lassehagman@msn.com
ph.race@alfa.telenordia.se

Formel Ford

Sven-Åke Svensson

08-28 43 14

070-696 03 00

Gar. 08-29 40 54

Standardvagnar

Yngve Gustavsson

08-590 845 04

070-625 61 26

yngve.gustavsson@cramo.se

1000 cc Cupen

Leif Zimmer

040-30 04 91

070-530 04 91

leif@zimmer.se

Sportv. G+H+I

L-G Widenborg

042-20 74 33

fax 042-20 74 33

Sport 2000

Pelle Svensson,

0300-176 76

070-6046464

GT-Nationell

Stefan Svensson

0470-693 39

Standard-Ny

Jan Hellberg

013-14 92 29

BESIKTNINGSMÄN

Per Knuthson

tel. 0500-45 20 45

L-G Widenborg

tel. 042-20 74 33

Magnus Nilsson

tel. 0520-726 14

Åke Hansson

tel. 08-715 84 96

REVISORER

Åke Axelsson

tel. 08-551 741 41

Åke Hansson (suppl.)

tel. 08-715 84 96

FÖRSÄKRINGAR

Staffan Lindberg

tel. 0470-223 98

Peter Kumlin

tel. 0243-22 84 77

Åke Lindh

tel. 044-24 15 10

Åke Hansson

tel. 08-715 84 96

Horst Brüning

tel. 0435-230 97

Bruno Rösler

tel. 019-29 24 18

Per Knuthson

tel. 0500-45 20 45

VALBEREDNING

Lennart Henjer

tel. 0454-164 88

Kaj Wallin

tel. 019-22 81 14

REGALIA

Ferdinand Gustafson

tel. 0520-65 53 77,
mob. 070-750 89 89

REDAKTIONEN

Per Hågeman tel. 040-91 18 13

WEB-MASTER

Henrik Hansson 0705-63 29 00 hh-tech@home.se

PRESSEKRETERARE

Bo Lindman 070-595 83 99, bo.lindman@telia.com

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP

+ MEDLEMSREGISTER

Anders Ek, tel. 070-274 40 62

E-post: anders.ek5@comhem.se

PRODUKTION

Ögats Glädje & Idé AB, tel. 0435-77 03 70, fax /72.

E-post: info@ogats-gladje-ide.se

BIDRAG TILL RUTFLAGGAN SÄNDES TILL:

Per Hågeman

S. Klockspelsvägen 3A, 217 74 Malmö.
ph.race@alfa.telenordia.se

Vi behöver både bilder och reportage!

Vi vill gärna ha ditt material på diskett eller
CD-Rom för att spara tid och pengar till klubben.

Från Redaktionen

De flesta av er fick väl två Rutflaggor förra gången. Den första blev tyvärr fel. Allt var rätt på CD:n och korrekturläst efter utskrift från den. Tidningen trycktes i vanlig ordning, och häftades och skars hos Mats Ek och packades sedan i kuvert. Jag frågade Anders Ek om han inte skulle läsa "alstret", men det hade han redan gjort efter mina korrekturlösblad, så det blev inte gjort. När allt väl var skickat upptäckte jag till min fasa att ett antal sidor saknades och hade ersatts med sidor från Rutflaggan nr 2/2006. Det hade alltså uppstått ett fel på tryckeriet där man tydligen hade behållit en del sidor med format etc. som kanske kunde vara "bra att ha" - vad vet jag? Så det blev till att trycka om och skicka på nytt. Den rätta Rutflaggan nr 3/2006 är därför märkt med just "DEN RÄTTA". I förra Rutflaggan hade jag en del kritik mot vårt styrande förbund, FIA. Det har inte varit så mycket kommentarer om detta (förutom HTP-pappren förstås), så det mesta är kanske OK, eller ..?

REDAKTÖREN

Även om min E-mail och Internet bara fungerar intermittert så kan jag ändå inte finna att FIA lagt ut några nya datum för Standard och GT-mästerskapen 2007 när detta skrives (22 dec.). Men det är kanske inte så konstigt då Marco Piccini "Deputy President for Sport" hos FIA, särskilt har förklarat att problemet är inte det om mästerskapen är eller kommer att bli framgångsrika, utan det om FIA har *full kontroll* eller ej. Är det någon mer än jag som åtminstone delvis tar sig för pannan? För Formel Junior finns dock datumen på annan plats i Rutflaggan. Även om allting inte är löst, så har FIA kommit överens med FJ Historic Racing Association som drivit Lurani Cup hitintills. Sekretariat skall vara i Genève men FIA har ännu inte gjort mycket, så det har som vanligt varit Duncan Rabagliati som bokat in tävlingar. Med i "köpet" med FIA var också att det inte var tal om att tillåta replicas eller kopior, och detta borde också gälla generellt för andra klasser som F-3 och sportvagnar. Om detta kommer att bli permanent, så har tydligen FIA gjort en riktig U-sväng i sin uppfattning. Vi får väl se hur detta kommer att se ut i bulletinform eller liknande. Även om detta har mottagits som positivt av de flesta, så har hattlandet fram och tillbaks, samt att den Historiska Kommissionen enligt uppgift inte konsulterats i detta ärende, tråkigt nog gjort att trovärdigheten hos FIA fått sig en rejäl bredd, åtminstone från historiskt håll. Tyvärr så måste nog de aktiva också få punga ut med anmälningsavgifter i förväg för FIA-mästerskapstävlingarna, då de flesta arrangörerna vill ha en garantisumma, och FIA lär väl knappast stå för detta.

I förra Rutflaggan skrev jag också om detta med att en bil måste ha startat i en internationell tävling för att överhuvudtaget få en HTP-handling och detta funderar man på hur det skall lösas. I England har man tydligen löst det så att man ignorerar detta med "inter-

nationell" i den mening att man accepterar ett historiskt fordon som är byggt efter ett *internationellt reglemente*.

Sedan snart ett år tillbaka har en "Working Group" inom FIA jobbat med att komma underfund med vad Historisk Racing är för något. Den har letts av John Huges, kompis till Max Mosely, och med tanke vad som nämnts ovan så har det nog inte varit så lätt. Men man kom fram till att *inga ytterligare HTP-handlingar kommer att utfärdas till kopior eller replicor. Detta har redan godkänts av World Motorsport Council (WMC) den 18 oktober*. Ett detaljerat historiskt register kommer att upprättas på ALLA bilar som tävlar, eller har tävlat i Historisk motorsport till glädje för kommande generationers tävlande och bilägare. Jojo, det var något helt annat mot vad som serverats tidigare och helt i linje med vad som nämnts om FJ-situationen ovan. Detta har sedan länge skötts av Duncan Rabagliati m.fl. "registrars" i olika klubbar, så man får väl se hur FIA skall samla in allt detta material, och hur gör man med handlingar som redan utfärdats till kopia-byggen? Kanske kan det också innebära att HTP-pappren kommer att få ytterligare ett evolutionsutförande. Nämnade John Huges kommer också att efterträda Gunnar Elmgren som President i Historiska Kommissionen (HMSC).

Ja, ni har kanske också märkt att licensavgiften har höjts och det bidrar till ett visst missnöje. Gunnar Elmgren sade en gång då frågan var på tal, att en bra tumregel var att den dyraste licensen (den internationella) skulle kosta lika mycket som en full tank; underförstått på en normal bruksbil, dvs. kanske runt 60 liter. Kan bara konstatera att licensavgiften numera nästan tangerar *fyra* fulla tankar. Jojo, man tackar!

Ja det finns väl en del annat också, men nu får det nog vara slutgånget för i år.

International Historic Motorsport Show 2007, nu kallad Race Retro, som avhålls på Stoneleigh Park utanför Coventry, dit åtminstone att par dussin RHKare brukar söka sig, är framflyttad en månad till **den 23-25 mars**. Ytterligare info. finnes på www.historicmotorsportshow.com

Svenska rekord

Vår aktive medlem Frank Högman har varit i farten med sin Effyh och slagit ett par Svenska rekord i kat. A, Gr 2, klass 3, 350-500 cc. Det gäller stående start 500 m där han nådde en snittfart på 90,028 km/h och 1000 m där det blev 109,641 km/h. Datum var 15 juli, och platsen var Hässlö flygfält, Västerås. Detta var inte heller en engångsföreteelse utan....

Nu kommer det att finnas möjlighet att slå Internationella Rekord. Under försommaren 2007 kommer det att arrangeras världsrekordförsök på sträckorna 500 meter och 1000 meter stående start. Platsen blir Västerås flygfält, och arrangemanget följer helt FIAs regelverk. Exakt tävlingsdag bestäms efter meteorologiska mätningar med 7 dagars framförhållning. Kostnaden för deltagande meddelas i början av år 2007. I kostnaden ligger avgift till FIA och SBF, samt räddningsmanskap, läkare, catering-frukost och lunch till deltagarna inkl. mekaniker. Övernattning kan ske på inhägnat område på tävlingsplatsen, eller på hotell i Västerås. Pressackreditering kommer att användas. Lifter för fotografering kommer att placeras på säkra områden.

Om Du har intresse för detta, ber vi Dig att kontakta nedanstående för närmare information. Du kan finna klassindelning och gällande rekord på FIA:s hemsida.

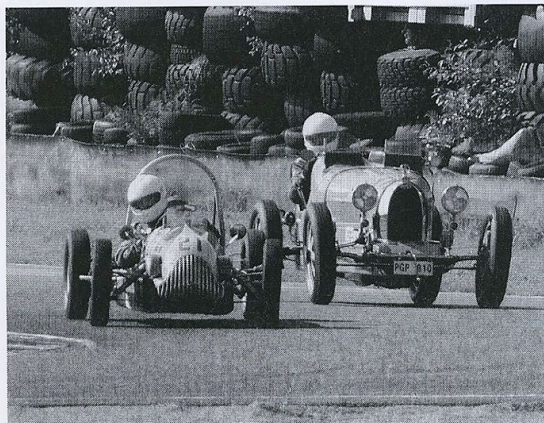
Sätrabrunn MK

Att: Tommy Björk
Solbacken gård 123
SE-733 95 Sala
Mobil: 070-52 90 900
(+46 70 52 90 900)
Mail:
tiger.bjork@gmail.com
(Official manager)

Lennart Lindström

Segrells väg 11
SE-386 95 Färjestaden
Tel: 0485-375 20
Fax: 0485-375 30
Mobil: 010-243 43 13
Mail: linson@telia.com
(Clerk of the course)

0709468321



Frank Högman som satt Svenska Rekord ses här i sin Effyh, men här är det på Falkenbergsbanan, med Per-Olov Håkansson, Bugatti 37A i kölvattnet. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Årsmöte den 3 mars 2007 på Brunnstorps Wärdshus

Mellan Vätterns strand och E4-motorvägen norr Huskvarna. Avfart 101.

- 10.30 Kaffe och fralla vid ankomst. RHK bekostar
- 13.30 Ev. gästföreläsning.
- 11.00 Årsmötesförhandlingar .
- 14.30 Årsmötet fortsätter. Avslutas ca 15.45
- 12.45 Lunchuppehåll. Lunch bekostas av resp. medlem
- 16.15 Konstituerande möte för vald styrelse

Tävlingsdatum 2007

RHK Cupen

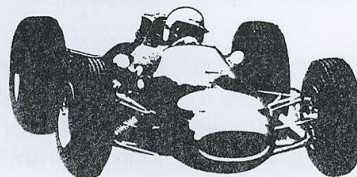
- 26-27 maj Kinnekulle Ring
SSK
- 15-17 juni Velodromloppet, Karlskoga
RHK/KMF
- 7-8 juli Svenskt Sportvagnsmeeting,
Knutstorp MGCC
- 7-9 sept. RHK-Final, Falkenberg
FMK

Nordiska större tävlingar

- 5-6 (res. 12-13) maj Ring Knutstorp
HMS, DK
- 15-17 juni Velodromloppet, Karlskoga
RHK/KMF
- 14-15 juli Bothniaring
Historic Race, SF
- 11-12 augusti Våler, Norge

FIA Formel Junior Lurani Trophy (mycket preliminär)

- 24-25 mars alt 31 mars-1 apr.
Mugello Italien
- 26-29 april Hockenheim Tyskland
- 2-3 juni Misano Italien
- 10-12 augusti Old Timer GP, Nürburgring Tyskland
- 6-7 oktober Spa-Francorchamps Belgien



Min kära 50-årspresent har nu "gått till sista vilan"

På 60-talet var jag fabriksförare för BMC Sweden och vi vann massvis med racingframgångar. Likväl sålde BMC på den tiden ca 10.000 bilar per år, vilket även idag skulle vara mycket bra, och jag dristar mig att tro att tävlingsavdelningen bidrog även till dessa försäljningsframgångar. Själv vann jag 6 stycken Svenska Mästerskap med olika kojor (av mina totalt 9 st).

PICKO TROBERG

En av de mest framgångsrika bilarna från den epoken var en hybridkoja benämnd "Grp 4:an". Sagan om den bilen började när Bengt Söderström vann dåvarande Svenska Rallyt till Midnattssolen. Senare rullade någon i skogen med bilen och alla delar togs tillvara, men den sneda och vinda karossen hamnade på skrotlagret på tävlingsavdelningens gård.

Så en dag satt min chef Bosse Elmhorn och jag och pratade om ditten och datten då idén föddes att vi skulle ta vara på karossen och bygga en jättelätt hundkoja som skulle ta upp kampen med dåtidens snabbaste sportbil, Lotus Elite (i mina ögon en av historiens vackraste tävlingsbilar) med förare som bl.a. den legendariske Harald Kronegård.

Sagt och gjort, min mekaniker Lasse Livén fick i uppdrag att rusta upp karossen, och med svetsens hjälp rensa karossen invändigt på all onödig plåt. Vi gjorde dörrar av aluminium och motorhuv och baklucka i plast, allt för att få ner vikten till det minimala. Motorn skulle byggas av anrika Sportscars med teamet Lennart Sundin och Sven Burehed till 1150 cc, som var klassgränsen. Motorn utrustades med bl.a. en dubbel Weberförgasare och hela bygget blev klart till vinter säsongen 1963, och det blev en framgångssaga.

Jag vann två SM med grp. 4:an. Harry Källström och Bosse Elmhorn körde den också med stor framgång på somrarna. När sedan BMC Sweden beslutade sig för att lägga ner tävlingsavdelningen, renoverades bilen upp till utställningskick, och jag åkte ner till Skokloster motormuseum och skänkte "pärlan" till ägaren av Skokloster, Rutger von Essen.

Flera år senare, efter Rutgers död, såldes bilen ut, och jag for ut till köparen och bad att få köpa den. Men svaret var blankt nej! Så bilen försvann ur mitt liv för evigt (trodde jag ja!).

Åren gick och jag skulle fylla 50 år, 1988. Eftersom jag fyller 1 januari är det alltid fest, speciellt när man fyller 50 bast. Lena, min fru, och jag ordnade med en liten nätt familjefest hos vännerna

Gaby och Bengt Gustavsson på Mora Hotell (för ca 200 personer). Efter att klockan slagit 24.00, skulle presenterna öppnas, massvis med onödiga glasvaser mm, ja Ni vet, men där stod ett jättepaket som fordrade en kofot att öppna. Hör och häpna, i paketet stod min gamla grupp 4:a.

Alla gäster visste om detta, dock inte jag. Tänk Er en gammal 50-åring som gråter av lycka, vilken present! Jag sätter mig bakom ratten och drömmer mig tillbaka 25 år i tiden och trycker på startknappen och motorn hoppar igång. I med 1:an, kör mellan borden, in på dansgolvet och gör en rivare så det blir två spår av Dunlopäckens mönster till alla gästernas hurrap. Det Ni!!!!

Sedan börjar den köras igen av mig, Claes Rothstein, Perc Brodén och Pelle Svensson tills den 2 december 1999 när jag fick en hjärtinfarkt, och min läkare avrådde mig från allt biltävlande för all framtid. OK, har man tävlat i 42 år kändes det i alla fall svårt, men förnuftet tog ut sin rätt.

Så nu avslutas en sagolik sannsaga att "den fula ankungen" nu hamnat på Albinsson & Sjöbergs Förlags fantastiska bilmuseum i Karlskrona där den får vila i frid (hoppas jag).

Kära motorsporthälsningar från Er Picko.



Picko Trobergs Hundkoja, som numera står på Albinsson & Sjöbergs Bilmuseum i Karlskrona. Foto: Nostalgia Magazine

RHK Cupfinalen på Falkenberg

9-10 september 2006

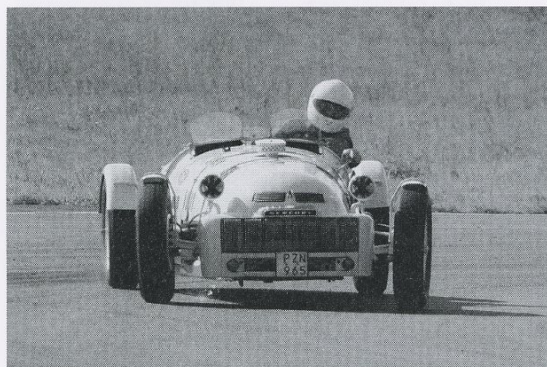
Den historiska Racing Cupen körde sin final i Falkenberg även i år tillsammans med tidningen Classic Motor. Samarbetet med tidningen går stadigt framåt, och blir bättre för varje evenemang. Förutom de åtta racingheaten kördes ett familjerally samt uppvisning med gamla motorcyklar. Den äldste mc-föraren var Rolf Gülich som snart fyller 95 år. Några knallar hade också hittat ut till banan och publiken njöt i sensommarvädret.

BENGT-ÅKE GUSTAVSSON

De äldsta bilarna var först ute på banan. Det var väldigt olika bilar och farten var också varierande, varför det blev många varvningar. Magnus Ahlqvist vann båda heaten före Göran Anderberg. I det första heatet kom Linus Sjöberg trea i sin fars Swebe-Cooper. Linus har inte kunnat köra i år då hans Formel Vee fortfarande är under reparation. I det andra racet tog pappa Lars-Göran över ratten och blev trea, även han efter vissa växellådsproblem.



Magnus Ahlqvist först in i chikanen med sin Cooper T71 före Göran Anderbergs FJ Lola Mk III och Leif O. Jönsson, Titan Mk 3.
Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

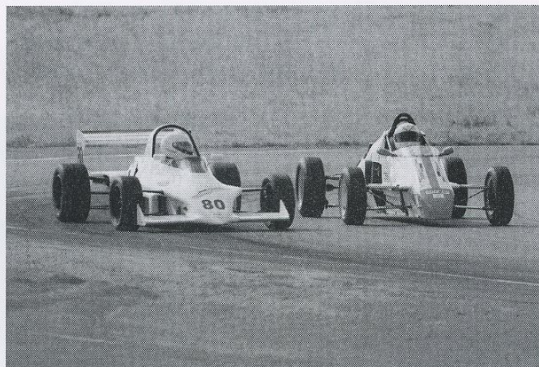


Rolf Nyström har renoverat sin Ford Special, "Snövit", ex Persbergaren m.fl., under många år, och för några år sedan var han färdig, men vi tror att det var i år som han för första gången var ute med den i "riktig" tävling. Här tas Falkenbergs-chikanen med "opposite lock".
Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

I Classic Formula var det trippel danskt i täten med John Rasmussen, Thomas Mullin och Bruno Hvid Nielsen. Men John hade ingen vagnbok, så han körde utom tävlan. När Thomas Mullin och Johnny Han-

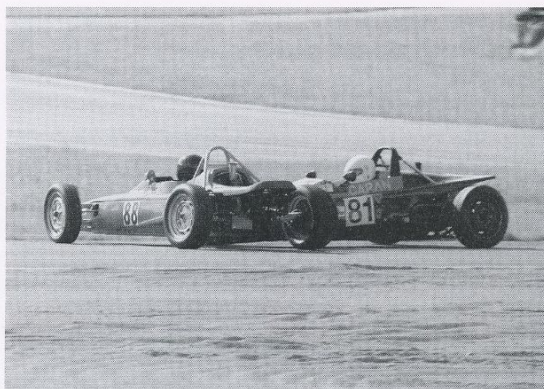
sen skulle varva Göran Sprinchorn blev det för trångt. Thomas och Göran krokade ihop och fick bryta. Racet vanns av Peter Gustafson före Bruno Hvid-Nielsen och Micke Juhlin som startat sist med sin F-2a. I det andra heatet stannade Micke Juhlins bränslepump i starten. Racet kontrollerades av Thomas Mullin som vann före Bruno och Peter.

Formula Vee dominerades av Roger Johansson. Han följdes av årets uppstickare, Christer Eriksson som kör fortare för varje tävling som går. Curt Johansson fullbordade Uppsala-maffians överlägsenhet när han låg på tredje plats. Curt visade gammal fin form och försökte utmana Christer om andraplatsen med ett djärvt omkörningsförsök på ytttern in i chikanen. Men Curt fick ett litet kast och hamnade framför Catharina Hansen som inte hade en chans att undvika närkontakt. Curt hamnade i sandlådan medan Catharina kunde fortsätta med en sned "näsa". Roger vann före Christer och Sven-Åke Svensson. I det andra racet



Bruno Hvid-Nielsen, DK, Reynard SF 86 FF 2000, t.v. och t.h. Arne Evaldsson, Bengtsfors, nykomling med framgång i RHK-Cupen med sin Van Diemen RF 84. Foto: Bengt-Åke Gustavsson

var Roger fortfarande omutlig med Christer på en lika säker andraplats. Curt var på hugget igen och alternerade andraplatsen med Catharina. Nils-Åke Gustavsson och Sven-Åke Svensson tryckte på bakifrån och Curt fick ge sig i kampen och tappade några placeringar på slutet. Catharina tog tredjeplatsen till sist. Kvartetten från tredje till sjätte plats låg inom en sekund vid målgången.

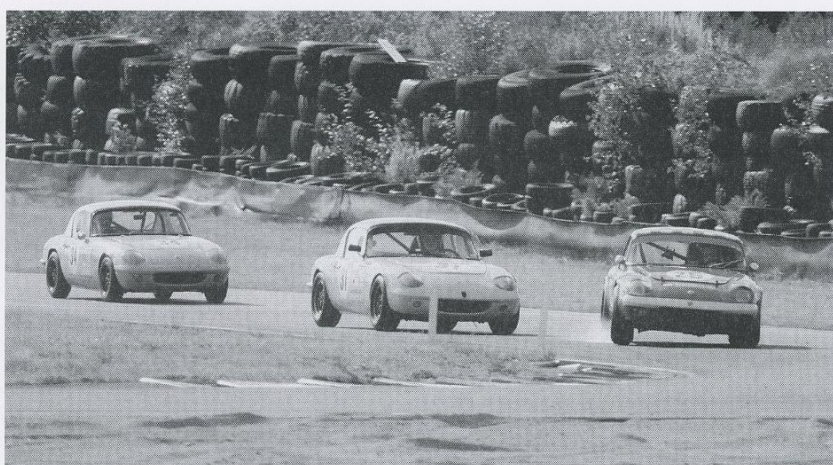


Sammanstötning mellan Curt Johansson No 88 och Catharina Hansen No 81.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Nisse Aluthin gjorde också debut i RHK-Cupen med sin prydliga SAAB 96, efter flera års idogt mekande hemma i garaget. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

I minsta standardheatet (där även en gammal Jaguar deltar) var det som vanligt en kamp mellan Johan Solman och Lennart Thurn. Johan tog starten men hade Lennarts ettriga Hundkoja bakom sig hela tiden. Johan bände och bröt för att behålla ledningen, men plötsligt så ville inte alla cylindrarna vara med längre, och han fick släppa ledningen till Lennart som vann enkelt före Johan och Bo Severinsson, Renault R8 Gordini. Nils Alvthin gjorde sin efter-



Skånsk blandning i Elaner. Först Rolf "Myggan" Nilsson från Tomelilla, följd av Roger Adamsson, Limhamn och Per Broberg, Ängelholm.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson



Ny i RHK-Cupen på Falkenberg var Alf Pålsson, DKW AU 1000 S. I kölvattnet följer Lennart Nilsson, SAAB Sport. För Lennart var det förmodligen sista framträdandet på bra länge, för nu skall det köras SAAB V-4.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

längtade comeback med sin gamla Saab 96:a. Nisse har skruvat i flera år för att komma tillbaka till racerbanan. Han körde även Saab på bana i början av sextioalet. Johans motorproblem var så allvarliga att han

inte kom ut till start i andra racet. Det blev därför en enkel defileringskör till mål för Lennart som vann före Bo Severinsson och Lennart Nilsson som efter det här racet pensionerar sin tvåtakts-Saab. Han skall satsa på Saab V-4 nästa år.

I GT/GTS var det Rolf "Myggan" Nilsson som dominerade stort, men i starten i första racet var Roger Adamsson först iväg. Lyckan varade bara till chikanen, sedan var ordningen återställd. Myggan vann före Roger och Per Broberg. Det blev samma trio på pallen även i det andra racet.

Bland de äldre standardbilarna hade Tommy Brorsson pole, men i starten var Lars Esselius snabbare. Hans breda Ford Falcon flöt över hela banan, och Tommy hade inte en chans att ta sig förbi. Men Lars fick problem med bromsarna och tvingades bryta. Engelsmannen John Millbank var tillbaka. Det var här i Falkenberg som han köpte sin Lotus Cortina i fjol. Då blev han påkörd av en Hundkoja. Han fick starka "Deja vu"-känslor då han även i år blev torpederad av en annan Hundkoja i chikanen. Tommy Brorsson vann i alla fall racet före Lars-Åke Nilsson och Andreas Eriksson. I det andra racet lyckades Lars hålla undan för Tommy hela racet, men besträffades efteråt då han vi-



Lars Esselius, Ford Falcon Sprint gör livet svårt för Tommy Brorsson i Lotus Cortina. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

sat oaksamhet vid gulflaggning, och Tommy fick segern före Lars och Lars-Åke.

I Standard Ny tog K-G Almström ledningen från pole med sin BMW 3,0 CSL. Han jagades frenetiskt av Tomas Hall och Anders Berger. Anders fick problem med en misständermotor och tappade mark. Göran Boström hade problem med bromsarna och hängde inte med. Tomas satsade allt på ett kort i sista kurvan och försökte ta ledningen, men det slutade med en avåkning istället. K-G vann före Anders och Tomas som snart var på banan igen. K-G kom inte till start i andra heatet. Anders var snabbast i starten och tog ledningen före Tomas som kontrade och övertog ledningen, men Anders bet ihop och kom tillbaka i en ny attack. Anders ledde sedan racet ända till mål. Tomas var arg som ett bi och gick direkt till domarna och protesterade. Han



Nej, inte nu igen! Sorti för John Millbank i Cortinan. Lars-Åke Nilsson lyckas passera på innern, medan Hans Söderholm försvinner till höger med sin Hundkoja. Bilden har vissa likheter med den från Falkenberg förra året presenterad i Rutflaggan 2/2006, sid. 8. Foto: Bengt-Åke Gustavsson..

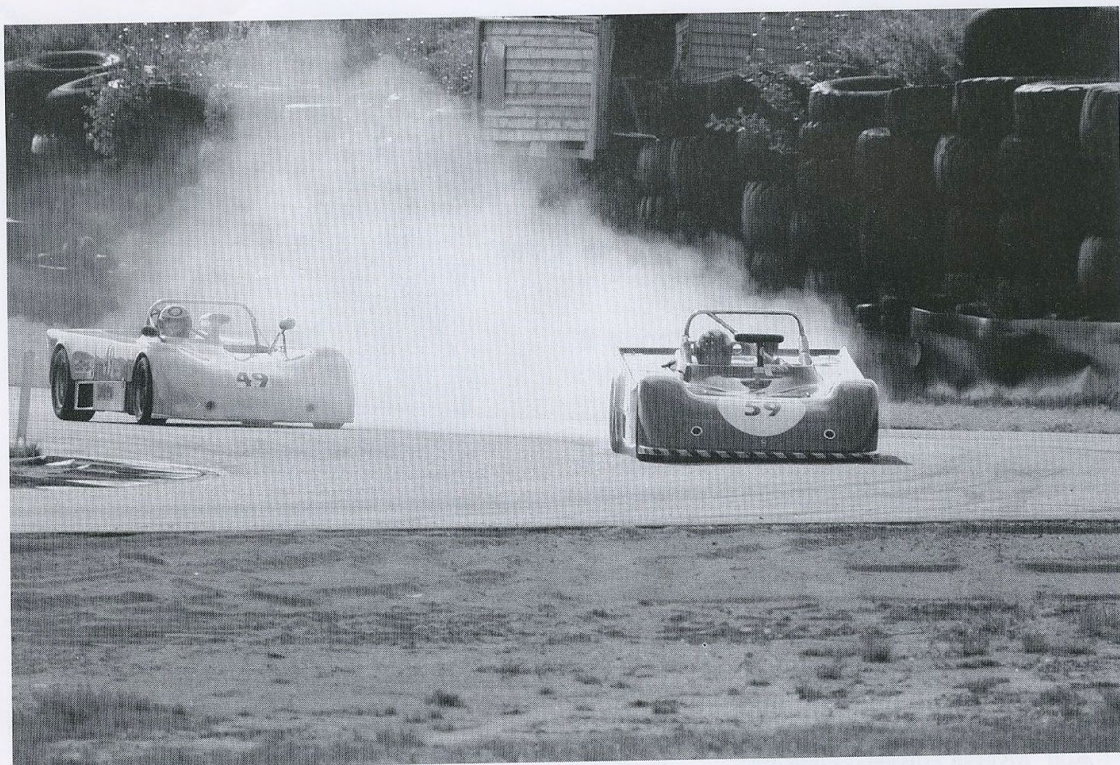


Chikanfight med K-G Almström, BMW 3,0 CSL t.v. och Tomas Hall, Ford Escort RS 1600 t.h. och med Anders Berger i kölvattnet. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

tyckte att Anders stängde honom. Domarna hörsammade Tomas som därmed vann racet före Anders och Magnus Paulsson.

Det sista heatet var för Racersportvagnar och Sport 2000. Nicklas Johansson hade en svettig helg. Han skulle även köra Radical med STCC på Knutstorp denna helg. Han fick åka privatflyg för att hinna pendla mellan tävlingarna. Inför racet kom han med andan i halsen och kastade sig in i bilen och vann racet före Per Reimann och Rolf Johansson. Till det andra racet blev det för stressigt för Nicklas som lånade ut bilen till Joakim Bergman istället. Rolf Johansson vann före Jörgen Eriksson och Lars "Vegas" Johansson.

I den totala RHK-Cupen fick vi i år tre fullpoängare; Henrik Hansson, Formel Ford 1600, Lennart Thurn, standard upp till 1150 cc och Roger Johansson, Formel Vee. De vann samtliga tävlingar i år, och delar därför priset som årets RHK-mästare.



Lars "Vegas" Johansson, Tiga SC 81 gjorde allt; ja lade tom. ut rökridåer, för att hålla Jörgen Eriksson och hans Lola T 492 bakom sig. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Discovery Channelpris till Bengt-Åce Gustavsson

Vår inofficielle husfotograf har vunnit ett fint pris, TV-kanalen Discovery Channels pris för bästa programidé, genom sin dokumentärfilm om Dalsland Ring.

"En sann entusiast med stort engagemang och som, tro det eller ej, vigt större delen av sitt liv till att dokumentera en racingbanas uppgång och fall till att skapa ett stycke svensk historia" lät omdömet.

Det är ju alltså extra roligt att det var en gammal racingbana som fångat juryns intresse. Bengt-Åce kommer att få vara med och göra ett "jobb" åt Discovery, men det är ännu inte klart hur det är formulerat. Bengt-Åce kommer för övrigt att satsa på heltid med motorsport, foto och reportage, och flyttar i början av nästa år från Osby och tillbaka till Dalsland; Bengtsfors närmare bestämt.

Vi gratulerar och önskar lycka till!

RHK-Cupen 2006

29 maj Mantorp
18 juni Karlskoga
19 juni Karlskoga
10 juli Knutstorp
10 september Falkenberg
11 september Falkenberg
Summa

GT/GTS-bilar tom. 1965, "GT '65"

Klass GT/GTS 3, 0-1150 cc, Period E tom. 1961

1. Leif Mohlin	Austin Healey Sprite	10	10	10	6	10	10	56
----------------	----------------------	----	----	----	---	----	----	----

Klass GT/GTS 4, 1151-1300 cc, Period E

1. Lennart Henjer	Alfa Romeo Giulietta Sprint	10	10	10	6	10	10	56
2. Jörgen Carlsson	Lotus Elite	6	-	-	5	-	-	11

Klass GT/GTS 5, 1301-1600 cc, Period E

1. Fredrik S. Hermelin	Porsche 356A	10	10	10	-	10	10	50
------------------------	--------------	----	----	----	---	----	----	----

Klass GT/GTS 7, över 2500 cc, Period E

1. Nils Fredrik Nyblaeus	Austin Healey 100 M	6	5	5	-	-	-	16
--------------------------	---------------------	---	---	---	---	---	---	----

Klass GT/GTS 8, 0-1150 cc, Period F 1962-65

1. Christer Nilsson	Ginetta G4	-	10	10	10	10	10	50
---------------------	------------	---	----	----	----	----	----	----

Klass GT/GTS 10, 1301-1600 cc, Period F

1. Rolf "Myggan" Nilsson	Lotus Elan	-	15	15	15	15	15	75
2. Anders Ek	Lotus Elan	10	10	11	8	9	10	58
3. Per Broberg	Lotus Elan	-	13	13	10	11	11	58
4. Olof Cederberg	Lotus Elan	9	9	10	7	8	8	51
5. Roger Adamsson	Lotus Elan	-	-	-	13	13	13	39
6. Tord Ekegren	Lotus Elan	-	-	-	-	10	9	19

Klass GT/GTS 11, 1601-2500 cc, Period F

1. Lars-Göran Hagman	Marcos 1800 GT	10	15	15	15	10	6	71
2. Frank Högman	Porsche 911 9	13	13	13	9	10	6	67

Klass GT/GTS 12 över 2500 cc, Period F

1. Anders Lotsengård	Austin Healey 3000 Mk I	10	5	13	10	10	10	58
2. Kåge Schildt	Austin Healey 3000 Mk II	-	11	11	-	-	-	22
3. Björn Jansson	Jaguar E-Type	-	6	5	-	-	-	11

Klass GTP, Period F

1. Per Roxlin	M.G. Midget Spec.	-	-	-	10	-	-	10
---------------	-------------------	---	---	---	----	---	---	----

Standardbilar tom. 1965, "Std '65"

Klass CT 1, 0-1150 cc, Period E: tom. 1961

1. Elmon Larsson	Austin A 40 Futura	15	6	13	15	15	15	79
2. Per Hågeman	DKW Junior	11	13	11	13	6	13	67
3. Peter Kumlin	Austin A 35	13	-	-	-	13	10	36
4. Nicklas Enander	SAAB 92	-	10	10	11	-	-	31
5. Fredrik Tornérhielm	SAAB 93	-	15	15	-	-	-	30
5. PeO Eriksson	BMW 700 Sport	10	11	9	-	-	-	30
7. Hans P. Zolnir	SAAB 96	-	-	-	-	11	11	22
8. Nils-Erik Alvthin	SAAB 96	-	-	-	-	10	9	19

Klass CT 5, över 2500 cc, Period E

1. Johan Solman	Jaguar Mk II	10	10	10	6	10	5	51
-----------------	--------------	----	----	----	---	----	---	----

Klass CT 6, 0-1150 cc, Period F: 1962-65

1. Lennart Thurn	Morris Cooper S 970	15	15	15	15	15	15	90
2. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport	13	13	13	11	11	6	67
3. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	11	11	7	10	7	11	57
4. Bo Severinsson	Renault R8 Gordini	8	6	9	6	13	13	55
5. Krister Wigren	SAAB 96 Sport	9	10	11	6	9	9	54
6. Dan Henningsson	Opel Kadett	7	-	-	8	10	10	35
7. Sam Bernhardsson	BMW 700 Sport	6	6	6	-	8	8	34
8. Magnus Rehbinder	Morris Cooper 998	10	-	-	9	6	6	31
9. Lars Göransson	NSU Prinz 1000	6	7	10	7	-	-	30
10. Kenneth Nilsson	DKW F 12	-	-	-	6	6	7	19
11. Peter Bäckström	SAAB 96	-	8	8	-	-	-	16
11. Kari Lehto	Austin Cooper 998	-	-	-	6	5	5	16
13. Yngve Gustavsson	SAAB 96 Monte Carlo	-	9	6	-	-	-	15
14. Lars Byström	DKW F 12	-	-	-	13	-	-	13
15. Alf Pålsson	DKW AU 1000 S	-	-	-	-	6	6	12
16. Sebastian Wrethagen	Austin Cooper S 1071	-	5	5	-	-	-	10
17. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	-	-	-	6	-	-	6

Klass CT 7, 1151-1300 cc Period F

1. Andreas Eriksson	Morris Cooper S	6	-	-	15	15	15	51
2. Yngve Gustavsson	Morris Cooper S	13	-	-	11	11	11	46
3. Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	6	-	-	13	10	6	35
4. Håkan Lindevret	Austin Cooper S	-	-	-	-	13	13	26
5. Hans Söderholm	BMC Cooper S	15	-	-	-	6	DQ	21
6. Max Viebke	Austin Cooper S	-	-	-	6	7	6	19
6. Bengt Bengtson	BMC Cooper S	-	-	-	-	9	10	19
8. Frank Edvinsson	BMC Cooper S	-	-	-	-	8	5	13
9. Marcus Söderholm	BMC Cooper S	-	-	-	6	-	-	6

Klass CT 8, 1301-1600 cc Period F

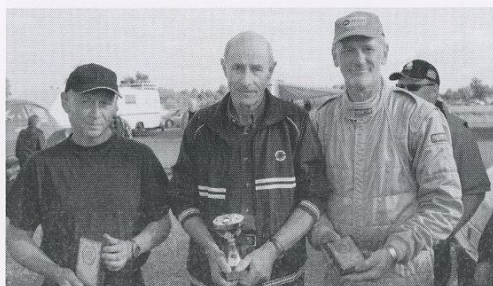
1. Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	10	11	11	11	13	13	69
2. Tommy Brorsson	Ford Lotus Cortina	-	15	15	-	15	15	60
3. Arne Allard	Alfa Romeo Giulia Super	9	9	8	-	9	8	43
4. Mats Bergelin	Alfa Romeo Giulia Super	-	7	6	-	10	9	32

Klass CT 9, 1600-2500 cc Period F

1. Johnny Aldosson	Volvo Amazon 122 S	15	13	11	13	13	11	76
2. Dick Gärder	Volvo Amazon 122 S	13	11	10	-	10	10	54
3. Dan Johansson	Volvo Amazon 122 S	-	15	13	-	11	13	52
4. Hakon Mörner	Volvo Amazon 122 S	11	-	-	5	-	-	16
5. Anders Hylén	Volvo Amazon 122 S	15	-	-	-	-	-	15

Klass CT 10, över 2500 cc Period F

1. Lars Essélius	Ford Falcon Futura Sprint	6	13	6	10	6	10	51
2. Thomas Gustavsson	Ford Mustang	6	15	15	-	-	-	36
3. Johan Högman	Ford Falcon Futura Sprint	6	10	11	-	-	-	27
4. Bengt-Åke Bengtsson	Chevrolet Corvair Monza	-	-	-	-	10	9	19
5. Mats Lindén	Ford Falcon Futura Sprint	-	5	6	-	-	-	11
6. Thomas Henrysson	Ford Galaxie	-	-	-	9	-	-	9



Lennart Thurn med sin snabba Morris Cooper S "970" hörde till dem som tog max-poäng i RHK-Cupen. Här ses han i mitten vid prisutdelningen efter det andra heatet vid Falkenbergstävlingen med tvåan Bo Severinsson, Renault R-8 Gordini t.v. och trean Lennart Nilsson, SAAB 96 Sport t.h.
Foto: Bengt-Åke Liljevind.

Äldre formelbilar

Klass F-3/1, Formel 3/500 cc, Midget

1. Frank Högman	Effyh-JAP
2. Per Hågeman	Cooper-Norton Mk 12
3. Allan Göransson	Swebe-Triumph
4. Lars Hågeman	Swebe-JAP
5. Rickard With	Effyh-JAP
6. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP
7. Olle Linde	Cooper-JAP Mk 10

29 maj Mantorp
18 juni Karlskoga
19 juni Karlskoga
10 juli Knutstorp
10 september Falkenberg
11 september Falkenberg
Summa

10	13	6	6	10	10	55
-	15	15	9	-	-	39
-	6	13	10	-	-	29
-	11	6	11	-	-	28
-	10	11	-	-	-	21
-	-	-	13	-	-	13
-	-	-	5	-	-	5

Förkrigsbilar

1. Per-Olov Håkansson	Bugatti 37 A
2. Magnus Neergaard	Riley 9 Sports
3. Svend Algren	M.G.
4. Jan Hansson	Bugatti 35 Sport

-	11	11	6	10	10	48
-	15	15	11	-	-	41
-	-	-	9	-	-	9
-	-	-	8	-	-	8

Nordisk, Historisk Special, klass HS4, Period E

1. Robert Pettersson	Ford Special
----------------------	--------------

-	10	10	-	-	-	20
---	----	----	---	---	---	----

Formel Junior, Period E, 1958-60

1. Lars-Göran Sjöberg	Swebe Cooper-Ford
2. Ingvar Malm	Elva 100-BMC
3. Linus Sjöberg	Swebe Cooper-Ford
4. Ulf Lindberg	Elva 100-BMC
5. Horst Brüning	Lola Mk II-Ford

-	15	6	-	-	10	31
-	13	13	0	-	-	26
-	-	-	-	10	5	15
-	6	5	-	-	-	11
-	-	-	6	-	-	6

Formel Junior, Period F, 1961-63

1. Göran Anderberg	Lola Mk 3-Ford
2. Jörgen Carlsson	Merlyn Mk 3-Ford
3. Anders Ericsson	Lola Mk 5-Ford

-	13	13	10	10	10	56
-	15	15	-	-	-	30
-	6	11	-	-	-	17

Formel 2, Period F, tom. 1965

1. Magnus Ahlqvist	Cooper T71
--------------------	------------

10	DQ	10	10	10	10	50
----	----	----	----	----	----	----

Formel Vee, "B" 1965-68

1. Frank Högman	RPB
2. Ronny Jensen	Beach Car

-	13	13	13	13	13	65
-	11	11	-	10	6	38

Formel Vee, "C" 1969-72

1. Roger Johansson	RPB
2. Nils-Åke Gustafsson	Hansen Mk II
3. Lars-Gunnar Johansson	GMS III
4. Christer Eriksson	Hansen Mk IV
5. Catharina Hansen	Hansen Mk III
6. Sven-Åke Svensson	Austro V
7. Bo Pettersson	Veemax
8. Curt Johansson	RPB
9. Axel G. Madsen	BMVee
10. Sven-Erik Hedman	Motul
11. Markus Lefors	RPB
12. Kim Pettersson	RPB
13. Alf Andersson	RPB
13. Anderz Johansson	RPB
15. Caj Hasselgren	RPB

15	15	15	15	15	15	90
10	10	11	10	10	10	61
5	13	13	13	9	7	60
9	6	6	9	13	13	56
-	11	-	11	8	11	41
13	-	-	6	11	9	39
8	6	6	6	6	6	38
-	9	-	6	6	8	29
-	8	10	8	-	-	26
11	7	6	-	-	-	24
-	6	9	7	-	-	22
-	6	8	-	-	-	14
-	6	7	-	-	-	13
-	-	-	-	7	6	13
-	6	6	-	-	-	12

Nyare Formelbilar

Klass FF/2a, Formel Ford, Period H, 1972-76

		29 maj Mantorp	18 juni Karlskoga	19 juni Karlskoga	10 juli Knutstorp	10 september Falkenberg	11 september Falkenberg	Summa
1. Björn Otterberg	Merlyn Mk 20A	10	10	6	-	15	15	56
2. Pähr Svensson	Royale RP 21	-	-	-	15	13	13	41
3. Lars-Erik Åkersten	Van Diemen RF 76	-	-	-	13	11	11	35
4. Christer Andreasson	Royale RP 21	9	9	5	-	-	-	23

Klass FF/2b, Formel Ford, Period I, 1977-81

1. Lars Klintberg	Van Diemen RF 77	10	9	6	-	-	-	25
2. Mats Andersson	Hawke DL 19	-	10	10	-	-	-	20
2. Peter Sikström	Van Diemen RF 79	-	-	-	-	10	10	20

Klass FF/3, Formel Ford, Period J, 1982-90

1. Henrik Hansson	Van Diemen RF 85	15	15	15	15	15	15	90
2. Arne Evaldsson	Van Diemen RF 84	11	11	13	13	11	11	70
3. Aslak Heidal-Haugen	Van Diemen RF 85	13	5	5	10	13	13	59
4. Kevin Crammer	Van Diemen RF 87	10	13	5	-	-	-	28

Formel Ford 2000, Period H+I, -1985

1. Bruno Hvid Nielsen	Reynard SF 84	10	13	15	5	15	15	73
2. Morgan Södergren	Reynard SF 83	-	11	13	-	-	-	24
3. Göran Sprinchorn	Reynard SF 84	-	-	-	-	6	5	11

Klass F3/2, Formel 3 1000cc

1. Leif O. Jönsson	Titan Mk 3	-	10	10	-	10	5	35
2. Per Gustafson	Brabham BT 18	5	9	9	-	-	-	23

Klass F3/4, Formel 3 2000 cc Period I+J, 1974-85

1. Peter Gustafson	Magnum 853	-	15	15	5	15	13	63
2. Pontus Karlsson	Ralt RT 34	6	11	6	6	6	9	44
3. Pähr Svensson	Ralt RT 30	11	-	-	-	-	-	11

Formel 2/Atlantic

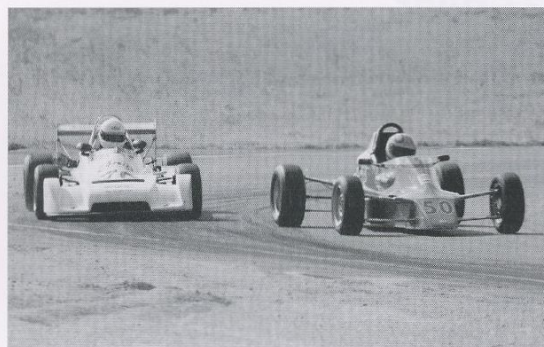
1. Petter Huse	GRD 733	13	11	13	15	13	13	78
2. Micke Juhlin	March 742	15	15	15	-	15	6	66
3. Rolf Johansson	GRD 722	6	13	DQ	-	11	15	45

Formel Super-Vee "F"

1. Seved Lundberg	Vee-Max	-	-	-	-	10	6	16
2. Stefan Olsson	March	10	-	-	-	-	-	10



Roger Johansson blev återigen fullpoängare i RHK-Cupen. Här gratuleras han av dottern Wilma 8 år.
Foto: Bengt-Åke Gustavsson.



Henrik Hansson, #50, i sin Van Diemen RF 85 vann suveränt sin klass och fick även max poäng i RHK-Cupen. Här i fight med Francis Horn, Norge i en Chevron B 38. Foto: Bengt-Åke Gustavsson

Standard och GT '76, Period (G 2)+H, 1970-75

29 maj Mantorp
18 juni Karlskoga
19 juni Karlskoga
10 juli Knutstorp
10 september Falkenberg
11 september Falkenberg
Summa

Standardbilar

Klass HCT, CCT 22, 0-1300 cc

1. Bo Johansson	Renault R-8 Gordini	10	13	6	15	5	5	54
2. Ronnie Mattsson	Austin Cooper S	9	10	DQ	11	10	10	50
3. Håkan Lindevret	BMC 1275 GT	-	15	15	-	-	-	30

Klass HCT, CCT 23, 1301-1600 cc

1. Anders Agfors	Alfa Romeo GTj	-	13	15	10	15	15	68
2. Thomas Bengtsson	Alfa Romeo Giulia 1600 GT	-	11	13	-	-	-	24
3. Tommy Brorsson	Ford Escort TC	-	15	6	-	-	-	21
4. Sture Danielsson	Ford Escort TC	-	-	-	-	13	5	18

Klass HCT, CCT 24, 1601-2500 cc

1. Tomas Hall	Ford Escort RS 1600	13	15	13	11	13	15	80
2. Anders Berger	Ford Escort RS 1600	15	6	15	15	15	13	79
3. Lennart Bengtsson	BMW 2002 Ti	10	11	9	10	11	11	62
4. Tage Johansson	Volvo Amazon	8	8	8	9	10	10	53
5. Lars Krokstedt	Volvo Amazon	-	7	7	8	9	6	37
6. Lennart Nilsson	SAAB 96 V-4	-	6	5	-	8	8	27
7. Rikard Hasselblad	BMW 2002 Ti	11	6	5	-	-	-	22
8. Mikael Mattsson	Alfa Romeo Alfetta GTV	-	10	11	-	-	-	21
9. Greger Petersson	Ford Escort RS 1800	-	DQ	6	13	-	-	19
10. Erik Berger	Ford Escort RS 1600	6	5	5	-	-	-	16
10. Axel Ekman	Volvo PV 544 S	-	-	-	-	7	9	16
12. Hans Axemyr	Volvo 142	-	-	-	-	6	6	12
13. Stefan Olsson	Ford Escort Mk II	-	5	5	-	-	-	10
14. Lennart Elofsson	Alfa Romeo 2000 GTV	9	-	-	-	-	-	9
15. Roland Falkenbäck	Alfa Romeo 2000 GTV	-	-	-	7	-	-	7

Klass HCT, CCT 25, över 2500 cc

1. Göran Boström	Chevrolet Camaro Z II	15	13	15	15	13	13	84
2. Jonas Bengtsson	Ford Capri 3100	11	9	11	10	9	9	59
3. Jörgen Sjölin	Ford Mustang Boss 302	13	11	5	11	8	10	58
4. Jonas Nyhlén	Opel Commodore GS	5	10	10	9	7	7	48
4. Magnus Paulsson	Ford Capri 3000 RS	-	5	5	13	10	15	48
6. Mikael Östberg	Chevrolet Camaro SS 427	-	15	6	-	11	11	43
7. Jürg Bächli	Opel Commodore GS	6	9	13	-	6	8	42
8. K-G Almström	BMW 3,0 CSL	-	-	-	5	15	5	25
9. Uno Svensson	Ford Capri 3100	-	-	-	6	5	5	16

GT-bilar

Klass GTS 29, 0-1300 cc

1. Stefan Svensson	Fiat Abarth Scorpione	-	DQ	6	6	6	5	23
2. Erling Larsson	M.G. Midget	-	-	-	-	10	5	15

Klass GTS 30, 1301-1600 cc

1. Anders Sperber	Lotus Elan	-	5	10	-	13	15	43
2. John Lundberg	Marcos 1600 GT	-	-	-	-	15	13	28
3. Bruno Olsson	SAAB Sonett V-4	-	-	-	-	11	11	22

Klass GTS 31, 1601-2500 cc

1. Hans Edin	M.G. B GT	-	10	10	10	10	10	50
--------------	-----------	---	----	----	----	----	----	----

Klass GTS 32, över 2501 cc

1. Axel Ekman	Porsche Carrera RS	-	6	6	-	-	-	12
2. Lasse Jönsson	Porsche Carrera RSR	-	-	-	-	6	5	11

Tvåsitsiga racervagnar

29 maj Mantorp
18 juni Karlskoga
19 juni Karlskoga
10 juli Knutstorp
10 september Falkenberg
11 september Falkenberg
Summa

Racersportvagnar, Period G

1. Stig Jonsson	Chevron B 16	-	10	10	-	-	-	20
-----------------	--------------	---	----	----	---	---	---	----

Racersportvagnar, Period H+I

1. Rolf Johansson	March 84S	10	10	10	-	10	10	50
-------------------	-----------	----	----	----	---	----	----	----

Sport 2000 Period I

1. Nicklas Johansson	Tiga SC 81	15	15	15	15	15	-	75
2. Lars-Gunnar Johansson	Tiga SC 81	11	9	11	13	9	13	66
3. Pähr Svensson	Royale S2000 M	9	10	6	9	10	11	55
4. Jörgen Eriksson	Lola T 492	-	11	-	10	11	15	47
5. Lars-Göran Itskowitz	Tiga SC 79	10	5	13	6	6	-	40
6. Mats Lindhagen	Lola T 492	8	6	7	-	7	9	37
7. Kåre Minnbergh	Tiga SC 82	-	7	8	-	8	10	33
8- Per Reimann	Tiga SC 78	-	-	-	11	13	6	30
9. Ulf von Hauswolff	Tiga SC 78	-	-	-	8	8	-	16

Sport 2000 Period J

1. Jan Hellberg	Shrike T 16	10	6	10	10	-	-	36
-----------------	-------------	----	---	----	----	---	---	----

1000 cc CUPEN

Period E

1. Elmon Larsson	Austin A 40 Futura	15	11	14	15	15	15	85
2. Per Håge	DKW Junior	13	14	13	14	11	14	79
3. Peter Kumlin	Austin A 35	14	-	-	-	14	12	40
4. Nicklas Enander	SAAB 92	-	12	12	13	-	-	37
5. PeO Eriksson	BMW 700 Sport Coupé	12	13	11	-	-	-	36
6. Fredrik Tornérhielm	SAAB 93	-	15	15	-	-	-	30
7. Hans P. Zolnir	SAAB 96	-	-	-	-	13	13	26
8. Nils Erik Alvthin	SAAB 96	-	-	-	-	12	11	23

Period F

1. Lennart Thurn	Morris Cooper S 970	15	15	15	15	15	15	90
2. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport	14	14	14	13	14	8	77
3. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	13	13	10	12	10	14	72
4. Krister Wigren	SAAB 96 Sport	11	12	13	8	12	12	68
5. Sam Bernhardsson	BMW 700 Sport Coupé	8	8	9	-	11	11	47
6. Dan Henningsson	Opel Kadett	10	-	-	10	13	13	46
7. Lars Göransson	NSU Prinz 1000	9	9	12	9	-	-	39
8. Magnus Rehbind	Austin Cooper 998	12	-	-	11	7	7	37
9. Kenneth Nilsson	DKWF 12	-	-	-	7	9	10	26
10. Peter Bäckström	SAAB 96	-	10	11	-	-	-	21
11. Yngve Gustavsson	SAAB Monte Carlo	-	11	8	-	-	-	19
12. Alf Pålsson	DKW AU 1000 S	-	-	-	-	8	9	17
13. Lars Byström	DKWF 12	-	-	-	14	-	-	14
14. Kari Lehto	Austin Cooper 998	-	-	-	6	-	-	6
15. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	-	-	-	5	-	-	5

Årets rookie i 1000 cc Cupen: Nils Erik Alvthin

Nils-Erik Alvthin blev årets rookie i 1000 cc Cupen. Här mottager han priset av förra årets vinnare Hans P. Zolnir. Glada miner även från de nya i 1000 cc-styret, Dan Henningsson t.v. och Leif Zimmer t.h..
Foto: Bengt-Åke Gustavsson



FIA European Challenge for Historic Touring Cars 2006

Period F (1962-65)

1. Mikael Gustavsson/Calle Gustavsson	Sverige	Ford Lotus Cortina	105,6 p.
2. Dieter-Karl Anton	Österrike	Alfa Romeo GTA	98,2 p.
3. Bosse Warenius/Gunnar Turebrand	Sverige	Ford Lotus Cortina	94,6 p.
4. Reinhold Gröpper	Tyskland	Ford Mustang	90,2 p.
5. Erwin Derichs/Manfred Kubik	Tyskland	Ford Mustang	50,4 p.
6. Fritz Vogeli/Beat Müller	Schweiz	Ford Falcon Sprint	



Bilden t.h är tagen på Spa. På bilden tillsammans med "värsta" konkurrenterna, fr v Alexander Furiani, Karl-Dieter Anton, Mikael Gustavsson & Calle Gustavsson.

Period G+H (1966-76)

1. Dr. Helmuth Stein	Tyskland	Ford Escort RS	72,0 p.
2. Günther Alth	Österrike	BMW 2002	69,4 p.
3. Wolfgang Schachinger	Österrike	BMW 3,0 CSL Alpina	55,4 p.
4. Reinhold Gröpper	Tyskland	Ford Mustang	45,2 p.
6. Gunnar Turebrand	Sverige	Ford Escort RS	17,4 p.
8. Greger Petersson	Sverige	Ford Escort 1800 RS	11,2 p.

FIA Cup for Historic Grand Touring Cars 2006

Period F

1. Hans Jürgen Malsbenden	Tyskland	Chevrolet Corvette	117,8 p.
2. Bo Warmenius	Sverige	Lotus Elan	111,0 p.
3. Ralf Dehme	Tyskland		59,8 p.
4. Wolfgang Schachringer	Österrike	Chevrolet Corvette	59,6 p.
5. Rolf Nilsson	Sverige	Lotus Elan	56,0 p.
6. Günther Alth	Österrike		51,2 p.
7. Lars Bondesson	Sverige	Lotus Elan	46,4 p.
8. Erwin Derichs/Manfred Kubik	Tyskland	Shelby Mustang GT	

Period G+H

1. Patrick Gerling	Schweiz	Chevrolet Corvette	31,8 p.
2. Timo Scheibner	Danmark	Chevrolet Corvette	9,8 p.
3. Claus Damgaard	Danmark	de Tomaso	9,2 p.
4. Henrik Lindberg	Danmark	de Tomaso	7,2 p.

FIA Lurani Trophy for Formula Junior Cars 2006

1. Martin Walford	England	Elva 200	60 p.
2. Duncan Rabagliati	England	Alexis-BMC HF 1	41 p.
3. Marcus Mussa	Monaco	Brabham BT 2	38 p.
4. Emanuele Benedini	Italien	Lotus 22	34 p.
5. Urs Eberhardt	Schweiz	Lotus 27	33 p.
6. Rob Longdon	England	Lola Mk 2/5A	29 p.
7. Kevin Musson	England	Lotus 18	24 p.
8. Martin Carter	England	Lynx Mk 3	23 p.
9. Carlo Maria del Conte	Italien	Wainer	22 p.
10. Don Thalbur	England	Cooper T 56	21 p.
11. Ingvar Malm	Sverige	Elva 100-BMC	20 p.
13. Mogens Christensen	Danmark	Alfa Dana-BMC	19 p.
16. Erik Justesen	Danmark	Mallock U2 Mk2	16 p.
20. Jörgen Carlsson	Sverige	Merlyn Mk 3	12 p.
35. Anders Ericsson	Sverige	Lola Mk 5	3 p.
67. Olof Rosén	Sverige	Elva 100-BMC	1 p.

Nordisk Cup

Kommer i nästa Rutflagga

Protokoll från RHK:s Planeringsmöte 8 oktober 2006 i Karlsborg

Ordföranden Bruno hälsade alla välkomna till årets viktigaste möte, planering inför nästa säsong. Först framfördes ett stort tack till Pähr Svensson som arrangerat den mycket trevliga avslutningsfesten under gårdagen. Eftersom mötet i huvudsak kommer att handla om nästa säsong så följer vi inte den ordinarie dagordningen för styrelsemöten utan tar upp frågor fritt.

Startordning i cupen vid 2 race under en helg:

Förslag: Första racet, Startordning enligt normal tids-träning. Andra racet, för att undvika snabba bilar långt bak i startfältet bör startordningen inte följa resultatet i första racet utan bästa varvtid i första racet, har man brutit i första kan man ändå få pool i andra. Mötet beslutade enl. detta.

Hur många race ska räknas i cupen? Allmänna mening: 6 – 8, samt att båda racen under en helg ska räknas.

Hur har heat-indelning en fungerat?

Lilla standard: Bra

Formel Vee: Bra men vill ha ut fler bilar.

Formel Ny: Flera 1600-åkare är kritiska mot de stora hastighetsskillnaderna i heatet. Förslag har kommit att FF1600 ska åka i eget heat eller ihop med Formel Vee. RS: Nytt i år. Lite småstrul. Det har förekommigt för mycket riskabel körning (buskörning) med flera incidenter. Problemet finns även utomlands. Hårdare domar-bedömningar har efterfrågats, man kan också ha diskussion inom heatet (gruppträck).

Förslag: Skriv ett Inlägg i Rutflaggan om hur vi vill att uppförandet på banan ska vara.

Banor:

Anderstorp har rustats upp till en mycket fin anläggning.

Sturup, mycket trevlig enligt fleras mening.

Mantorp, påtagligt sämre service i år.

Sportvagnsklubben vill åka tillsammans med oss. Bilarna: Roadsport, Modsport och RS/Clubman passar os bra men kan det bli platsbrist i depåerna?

Är fredagskörnin OK? Arrangemangen bör utformas så att folk som inte kan ta ledigt en fredag ändå kan tävla på lördag och söndag.

Anmälan:

Hur ordna så att folk anmäler sig i god tid till tävlingarna?? Sena anmälningar förorsakar mycket oro och extra arbete för arrangörerna. Efteranmälningsavgift?? Säsongsanmälan + avanmälan eller ?? Vi bör skicka ut förslag om säsongsanmälan / intresseanmälan / efteranmälningsavgift för kommentarer och synpunkter.

Sportvagnsserien:

Om vi tar med dom kan det leda till en för fast bindning till dem i framtiden. Vi vill inte komma i den situationen att vi tvingas slå ihop våra klasser om sportvagnsserien växer.

Klass A-D

Problem med olika biltyper i heaten.

Kan man ha ett handikappsystäm? Olika antal varv för att spara äldre grejor?

Placering av de olika biltyperna i respektive heat bestäms av respektive organisatör.

Bilar med friliggande hjul får inte köra tillsammans med bilar med täckta hjul av säkerhetsskäl, men inom t.ex. de äldsta formel-klasserna kan vikten skilja mellan 300 kg – 1500 kg vilket inte känns säkert.

Förslag för att få jämnare heat: FF1600 åker tillsammans med FVee. Teknikerna får i uppdrag att undersöka förutsättningarna.

Henry Andersson är standin för Johan Krondahl som klassrepresentant i Formel Ny tills möte i november.

NEZ – Nordisk Europeisk Zon blir området för den nya cupen som ersätter den Nordiska Cupen som gällt hittills. (NEZ = Sverige, Norge, Danmark, Finland, Island, Ryssland, Estland, Lettland och Litauen.)

Cupen har FIA-status men körs med nationell licens. För deltagarna innebär det inget extra men för arrangörerna en liten extra kostnad. All personlig utrustning vid NEZ-tävlingarna är vad som gäller i licensinnehavarens hemland. Även förare från länder utanför NEZ får delta med sina nationella licenser men får inga poäng.

Tävlingarna körs tills vidare i Sverige, Norge, Danmark och Finland.

Velodromloppet på Gelleråsen är vårt förslag till NEZ-tävling. Hämeenlinna i slutet av augusti är Finlands förslag.

Från 2008 kommer HANS-utrustning att bli aktuell i vissa klasser. Man får ha utrustningen nu men det är inte lämpligt i alla klasser.

Bilsportmässan har erbjudit RHK en monter, Håkan Lindevret och Sture Danielsson tar sig an detta.

Mariestads kommun har kommit med förslaget att RHK ska hålla sin avslutningsfest där 2007 då man planerar festligheter med bland annat paradkörning med tävlingsbilar.

Ekonomi

Vi är på väg att bygga upp en liten buffert.

Kostnad för priser i år: 52 000 kr.

Priser

Vid avslutningsfesten i år gavs bara priser till de som var närvarande vilket ansågs vara bra men man bör alltid nämna namnet på 1:an, 2:an och 3:an även om de inte är närvarande.

Förslag till pris-princip/resultatmeddelande vid tävlingar:

Istället för 1:an, 2:an och 3:an i heatet bör man nämna 1:an i de olika klasserna.

Antal starter i RHK-cupen: 837, 182 ekipage har tagit poäng, 75 starter där föraren inte var medlem i RHK.

Appendix K kommer att finnas på svenska på SBF:s hemsida.

Vad gör man för de nationella bilklasserna från 70- och 80-taletsom inte är FIA-klassade?

Vi kan idag inte ta in klasser som inte omfattas av Appendix K.

Hur kan publiken informeras om de olika klasserna i ett heat? Ramar med färg som i Formel Ny eller bokstavsmärkning. Anvisningar bör ges i Rutflaggan. Pelle S erbjöd sig att ta fram t.ex. tilläggsbokstäver.

Det finns tydligen problem med att vissa danska A-D-bilar innehåller "modernare" komponenter.

I de nya HTP-handlingarna finns ett tilläggsblad där besiktningsmännen kan anteckna fel och påpekanden.

Det har framkommit önskemål om att flytta 1965-års gränsen för standardklasserna för att bättre anpassa till teknikutvecklingen, går det?

Jönköping anses vara en bra plats för årsmötet. Mötet planeras äga rum på BrunstorpsVärdshus i Huskvarna lördagen 3 mars 2007.

Bruno tackade alla för visat intresse,

Vid pennan

Justeras

Björn Otterberg

Bruno Rösler

PRYLMARKNAD

SÄLJES:

Ford Escort TC Mk 1 Färdig tävlingsbil för bana eller rally. FIA HTP bes, klass CT 18, period G2, 1970-71. 160 hk, 2000 E låda, 4-link, LSD, alutank, justerbara fjäderben, stol och bälte dat. 2005. Nyren., och i mycket bra skick!

Lars Fritz, Simrishamn, tel. 070-899 37 10, 0414-100 40.

Ny dokumentärfilm från Racefoto Nu är uppföljaren till Dalsland Ring klar! Den här gången handlar filmen om de förare som körde under den tidsepoken. Tolv av våra mest folkkära förare får kåsera fritt kring sina karriärer på världens alla racerbanor. Jag har kryddat filmen med stillbilder och filmklipp. Filmen är två timmar lång och kostar 198:- Finns både som DVD och VHS. Beställ via mail: bengan@racefoto.se eller telefon 070-340 93 00.

Bengt-Åke Gustavsson, www.racefoto.se, Torvgat. 1B, 283 34 OSBY, tel. 0479-303 55.

BMW 700 Sport Coupé 1961 Kanonbil i 1000 cc Cupens period E, med alla de rätta grejerna, bl.a. tätstegad s.k. berglåda. Genuin tävlingshistoria, ex. Åke Persson. Egentligen bara att tanka, skaffa nya racingdäck och en HTP och köra.

Ulf Karlsson, tel. 0141-21 23 16, mob. 070-538 21 32

Årets Racelexicon från Racefoto. Årets skiva från Racefoto innehåller 14.000 bilder samt alla resultat och reportage från svensk racing 2006. Av dessa är mer än 3000 st från historisk racing. Det blev så många att jag gjorde en DVD i år. Ett måste för alla racingentusiaster. Priset är som vanligt 250 kr. Ni beställer genom att skicka ett mail till: bengan@racefoto.se eller ring 0703-40 93 00. På min hemsida (**www.racefoto.se**) kan ni se andra nyheter som t.ex. tackkort, julkort, fotocollage och inte minst mina två dokumentärfilmer om Dalsland Ring och Racerstjärnorna från sextiotalet.

Bengt-Åke Gustavsson.

Bilsportsförbundets Råd och Regler 1963-72, Bilsportkalendern 1969-79, Nationella Tekniska Regler+Tävlingsregler 1988-96. Pris 400:- + frakt.
Åke Lindh, tel. 070-994 15 10

BMW 700 Sport Coupé 1961

Period E. 3:a I 1000 cc Cupens period E 2005.

PeO Eriksson, tel. 0414-523 55, mob. 070-661 42 15

Brabham BT 41. Original, nyrenoverad, ex PeO Zetterström. För mer info:

Jörgen Egdal, tel. 0045 64 76 20 71,

E-mail: egdalracing@hotmail.com

Till Lotus 61 FF 1970:

Motorhuv i glasfiber, original 1000:-

Göran Anderberg, tel. 042-718 17