

# RUTFLAGGAN NR 4 2007



RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

## Svenskt Sportvagnsmeeting



*En historisk tävling eller evenemang betyder inte enbart "race" utan kan även vara en parad, som kanske i Mariestad, eller en demonstration eller uppvisning som här vid Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp där Tommy Brorsson körde med Ronnie Petersons Monzavinmande March från 1976. En gyllene stund för såväl Tommy som oss vid sidan om. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

## Bruno ville bara säga...

Klubbens säsongsavslutning i Mariestad blev en riktig höjdare rakt igenom. Massor av intresserade åskådare under lördagen. Både på torget och utefter uppvisningsslingan. Jag tror vi gjorde mycket bra goodwill genom att visa upp ett stort utbud av våra olika kategorier.

### BRUNO RÖSLER

Många i Mariestads organisation och publika röster vittnade därom. Vi väntar redan på en fortsättning av evenemanget, även om det tar ett par år.

Höstmötet under söndagen i Stadshuset för styrelsen, tekniker och klassansvariga hölls i mycket bra anda, och många bra frågor kom på bordet som styrelsen har att ta tag i, så att säsongen 2008 kan bli enligt önskemål om så är praktiskt möjligt.

Beklagligt nog saknades några klassrepresentanter på mötet. För att klubben skall kunna fungera med ett önskvärt och digert program framledes, måste vi ALLA hjälpas åt.

Glädjande nog, för den svunna säsongen 2007, kan konstateras att önskemålet angående skärpning gentemot vårdslös körning, har slagit mycket väl ut. Det tycks föreligga en vänligare

och mer gentlemannamässig attityd på banan. Incidenter går väl inte helt att undvika i alla lägen eftersom våra heat växer i både deltagareantal och tempo, men med rätt attityd och hänsyn till våra bilaras olika egenskaper, kommer vi ifrån många trängningsskador. Vi skall ALDRIG acceptera onödiga skador på våra unika klenoder.

Planeringen av säsongen 2008 pågår för fullt, men ännu är inga datum fastställda. Många möten återstår, varför vi får avvakta litet till. Men... vänta inte för länge med vintermekandet. Första tävlingen på våren tycks alltid komma för tidigt. Förmodligen så även 2008.

Med vänliga hälsningar  
Ordförande

## Från Redaktionen

Som Bruno nämner så tycks de flesta av oss köra som gentlemen. Jag har faktiskt avverkat 40 historiska tävlingar i 1000 cc Cupen med DKWn utan så mycket som en buckla. Och ändå har det emellanåt varit riktig close racing. Men med medtävlan som Peter K. och Hans E., så vet man ju att man kan köra "close" utan att bli skickad av banan. Jo, vid närmare eftertanke så fick jag faktiskt en liten buckla på bakljuskåpan i depån inför den första tävlingen för sju år sedan av en midget (!). Med tanke på framtida eventuella trakasserier skall jag låta hans namn vara anonymt.

I England har man dock funnit problemet med aggressiv körning akut, bl.a. på Goodwood. Och då har man t.o.m. tackat nej till en del väl så kända förare efter för tuffa körningar förra året. Ändå skedde det en del olyckor som enbart med turens hjälp bara gav lindriga personskador. Bl.a. blev en Bizzarini totalskrotad mot en jordvall. Men den lär väl, som Fågel Fenix, återstå igen, finare än ny?

Som väl alla observerat och som vi även debatterat här i Rutflaggan, så hade vi inget FIA-mästerskap för standard- och GT-vagnarna i år. FIA höll själv i detta under många år, och det var dussintals svenska förare som drog söderöver när tjälen lossnat. Och även framgångarna för oss svenske var legio. Sedan överlämnade man mästerskapet i "privat" regi till Ronny Bredhauer, och av någon anledning, kanske ekonomiska, så ville det inte ta sig, utan mästerskaperna gick en succesiv kräftgång, med hopslagning av klasser, kategorier och perioder som inte alltid var helt lustiga. Nu har frågan väckts från svensk sida genom att GT/GTS-åkarna har uttryckt ett önskemål om återupplivande av dessa mästerskap, åtminstone för GT-bilar. Det har också kommit ett svar från FIA som vi publicerat på sidan 11. Man jobbar tydligen redan för denna sak och kanske kan vi redan nästa år ha en EM-serie igång igen. Men det kan bli ett tufft jobb då flera andra seriearrangörer kört sina serier med framgång.

Om det inte stämmer i matrikeln, eller om Du flyttar, eller byter telefon, kontakta medlemsregistratören, Anders Ek.

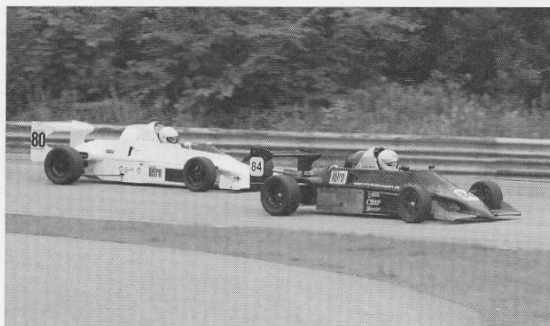
# Svenskt Sportvagnsmeeting 2007

## Ring Knutstorp, 6-8 juli

När den 34:e upplagan av Svenskt Sportvagnsmeeting kördes på Ring Knutstorp var det under ett ihållande regn. Det var till och med svårt att ta sig till banan eftersom vägarna var översvämmade. Under hela fredagen och lördagen regnade det antingen mycket eller väldigt mycket, men de tappra entusiasterna som höll ut fick lön för mödan, för på söndagen var det för det mesta uppehåll, och slicksen åkte på igen. 250 bilar kom till start.

### BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Racehelgen inleddes med de nyare formelbilarna. Här gick slaget om Skåne till danskarna eftersom svenskarna lämnade "Walk over". Favoriten och årets stjärnskott, Joakim Broström, kraschade på kvalet, och inte heller Pontus Karlsson kom till start. Det blev därför Claus Møller som tog en lätt seger före Bruno Hvid Nielsen och Johnny Hansen. Det blev samma ordning i andra heatet, men här räddade Pontus den svenska äran genom att bli femma.



*Dansk fight! Claus Møller, Reynard SF 84 jagas av Bruno Hvid Nielsen även i en Reynard, men en SF 86. Claus vann före Bruno, och så var ordningen i bägge heaten. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

Std. ny och GT ny blev helgens största heat med 33 bilar. Hemmaföraren KG Almström regerade med sin BMW i både vått och torrt. Han tog en enkel dubbelseger. I det första racet hade Anders Berger en duell med Greger Petersson där Anders till sist drog det längsta strået. Anders Dahlgren trivdes som fisken i vattnet med sin lätta och mjuka VW Scirocco som surfade in på fjärde plats. Det andra heatet var torrt och då regerade muskelbilarna bakom Almström. Mikael



*Axel Ekman kämpar väl med sin Volvo PV 544 mot, inte Tobias som det står på vindrutan, men väl Joakim Söderström i sin BMW CSL. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



*-02 fight i backen. T.v. Rikard Hasselblad och t.h. hemmasonen Lennart Bengtsson, och gemensamt jagar dom Mikael Mattssons Alfetta på krönet. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



*Kurvfight med Per Gustafson, # 63, först med sin Brabham BT 18, följd av Magnus Ahlqvist, Cooper T 71 SCA och Jörgen Carlsson, Meryl'n Mk 3. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

Östberg, Camaro och Jörgen Sjölin, Boss 302, körde snabbt, men Anders Berger försökte streta emot. Erik Berger hade hamnat en bit ned i första racet, men i det andra körde han upp sig och på sista varvet dammade han på Anders i hårnålen. Almström vann före Östberg, Erik och Anders Berger. Anders hade ett och annat att säga till sin far som räddades av gongongen. Anders skulle nämligen köra sin Radical 15 minuter senare.

Heatet för äldre formelbilar är egentligen en otrolig mix av bilar från 20-talet till 60-talet. Att försöka jämföra dem är inte rätt mot någon. Det är både race och uppvisning i elegans samtidigt. Första racet vanns av Per Gustafson i sin ex Ronnie Peterson Brabham BT 18. Detta var hans första seger någonsin. Magnus Ahlqvist kom tvåa före Jörgen Carlsson. En jättelik ögon-



*Leif Zimmer kom äntligen ut med sin fina SAAB 96, men tyvärr ville inte bilen fullt ut denna gång. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



*Dagens fight? Håkan Lidebjer, # 55 och Krister Wigren, # 28 hade en riktig holmgång-dock utan så mycket som en rispa- under söndagsracet med sina SAAB Sportar, som Krister till slut avgjorde till sin fördel. Foto: Bengt-Åce Gustavsson*

brynhöjare var Jan Hansson som på ett spektakulärt sätt vräkte sig fram i sin Bugatti 35 från 1929 och körde i mål på en imponerande 6:e plats bland dessa 1000 cc F-3:or, Formel Junior och Midgetbilar. Andra racet

vanns av Carlsson före Gustafson och Ahlqvist. Midgetklassen vanns i bägge racen av Glenn Andersson i en Alfa Dana.

1000 cc-Cupen blev en lätt match för Nils-Olov Jonsson och hans SAAB Sport i första racet. Rutinerade rallyföraren Håkan Lidebjer gjorde debut med sin SAAB 96 Sport och blev tvåa. Sam Bernhardsson trivdes i vattenmassorna och körde sin BMW 700 Sport in på tredje plats. Jonsson tog hand om ledningen i det andra heatet. Nu hade det torkat upp och vi fick se helgens kanske hårdaste fight mellan Krister Wigren och Lide-

bjer som låg tvåa och bevakade sitt spår. Wigren försökte varv efter varv att köra om på yttre efter långa rakan. Han var jämsides flera gånger, men fick ge sig. Då lade sig Arne Allard i kampen med sin Fiat Abarth

1000 TC. Han hade brutit första racet med ett kortslutet batteri. Nu kom han farande från sista plats genom fältet och redan på tredje varvet tog han ledningen! Sedan lugnade han sig och bevakade sin ledning till mål. Jonsson kom tvåa och den vilda kampen slutade med att Wigren satte allt på ett kort i sista kurvan och lyckades tränga sig före Lidebjer. – Det fick bära eller brista, sa en överlycklig Wigren efteråt.

I GT/GTS körde Rolf "Myggan" Nilsson elegant och tog två säkra segrar. I det första racet kom Roger Adamsson tvåa, men bakom honom var det tätt. Bengt-



Här är ett par i GT/GTS som inte körde på varandra. Ädel fight mellan. t.v. Nils-Fredrik Nyblaeus i sin Austin Healey 100M och t.h. Lennart Henjer, Alfa Romeo Giulietta Sprint. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Åke Bengtsson blev trea före Thomas Henrysson och Lars Bondesson. Bondesson blev påkörd bakifrån av Henrysson. Bondesson var lugn efter racet och sa: - Jag hade skickat ut honom i spenaten tidigare i racet, så jag fick bara igen. I det andra racet fick Adamsson 30 sek. tillägg, så hans andra plats förbyttes mot en femte. Henrysson blev tvåa före Palle Birkelund Pedersen, Ginetta G 4.

I Formel Ford 1600 gjorde Niklas Jonsson come back. Niklas körde Formel Ford 1995-2000, sedan fick han barn och ägnade sig åt familjen några år. Han körde något sporadiskt race med SSK, men nu är han

tillbaka med samma bil nu som då. – Det är ingen storsatsning från min sida. Jag kör när jag har tid och råd., sa Jonsson. Att de gamla taktarna sitter i märktes, för han vann första racet från pole. Björn Otterberg blev tvåa före Aslak Heldal Haugen. Niklas visade att detta inte var en tillfällighet då han även vann på söndagsracet; nu före Henrik Hansson och Aslak Heldal Haugen.

I Formel Vee visade Lars "Vegas" Johansson, GSM, gammal god form då han vann dubbelt. I första racet var Thomas Marklund, RPB, tvåa och trea Christer Eriksson, Hansen. I andra racet bytte de plats efter Johansson.



Stenhård Hundkoje-fight. # 41 veteranen Tommy Jagerwall före # 33 den nya generationens Andy Eriksson. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

I standard '65 visade Tommy Jagerwall gamla mästartakter med sin Hundkoja då han tog pole position i regnet. I racet fick han dock tuffare eftersom det var torrt. (Standard '65 körde bägge sina race på söndagen). Tomas Gustavsson är den obestriddige raggarkungen i detta gäng med sin Mustang, då han vann dubbelt före Tommy Brorsson, Lotus Cortina. Brorsson fick för övrigt ett riktigt fint hedersuppdrag då han körde Ronnie Petersons March från 1976 som han vann på Monza med. Det var ljuvliga toner och en fröjd för ögat att se denna klenod fara fram på Ring Knuts-  
torp. För Brorsson var det Formel 1 premiär.

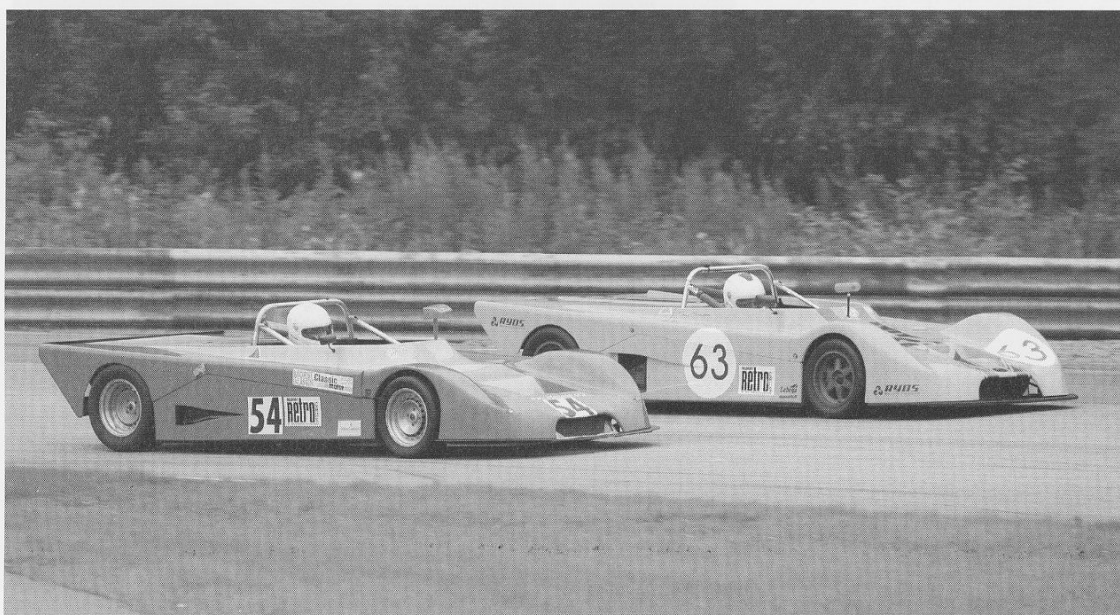


Fight över klassgränserna. # 51 Mats Johansson i en Van Diemen RF 87 och # 65 Ronny Jensen i en Beach Car. Bägge är flitiga deltagare i våra tävlingar. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

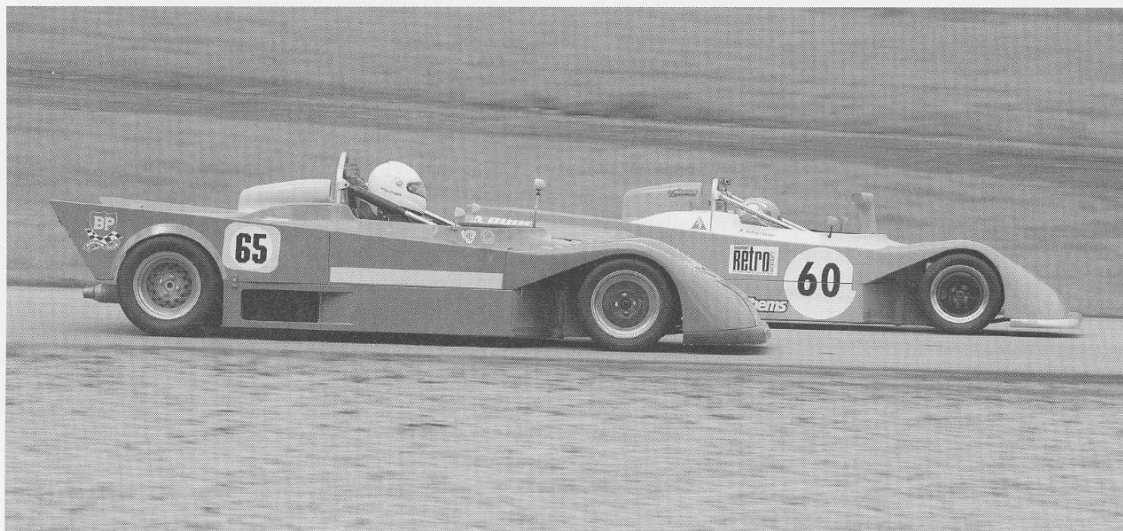


*Kör så det ryker brukar man ju säga, och det är precis vad Thomas Henrysson gjorde med Total Performances Ford Galaxie.  
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

I Sports 2000 lekte Nicklas Johansson hem två segrar. I det första racet startade Lars "Vegas" Johansson som fyra, men arbetade upp sig till andra plats. Han närmade sig Johansson, men insåg efter några varv att han inte skulle komma ikapp, varför han bevakade sin plats till mål. Dagfinn Larsen blev trea. I det andra racet blev Larsen tvåa före Kåre Minnberg.



*Tvekamp "Royale" i Sport 2000. # 54 Johan Andersson och # 63 Markus Söderholm.  
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



*Jan Annebjörk, flitig nykomling i Sport 2000, passeras här av klassens suverän, Nicklas Johansson. Bägge kör Tiga; Nicklas en SC 81 och Jan en något äldre SC 79. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

# Nürburgring

en kärleksförklaring till en vital 80-åring.  
"De första 50 åren".

**Research och grundtext: Åke Lundin. Bearbetning: Michael Hoffstedt**

**Bilder: Många källor, mest Michael**

För ca fem år sedan, satt jag vid samma bord på kvällen efter Margreterorp Classic Car Show som Ewy Rosqvist och Eric Carlsson, båda Europamästare i rally för en hel del år sedan. De hade varit jurymedlemmar vid showen på Margreterorp och skulle bo kvar på den gamla diligensstationen för diligenserna mellan Danmark och Norge eftersom de skulle åt olika håll dagen efter. De är båda extremt underhållande att prata med, de har för en nostalgiker med motorsportintresse oerhört mycket att berätta om, och dessutom är de så underbart trevliga att umgås med, att man njuter av förmånen att få vara med dem.

Naturligtvis har båda två mest kört rally, men efter en stund så kom vi in på banracing också, det var Formel 1 på Silverstone samma helg, och de hade båda två kollat på TV lördagsträningstiderna innan de gick till middagen.

Då visar det sig att de hade mycket att berätta om mitt favoritobjekt av tävlingsbanor, nämligen Nürburgring, invigd 1927, som alltså fyller 80 år i år.

Det var nämligen så att många rallyn på femtio- och sextiotalen använde sig av Nürburgring som specialprov/fartsträckor.

Det bara flödar ur dem deras affektion för banan:  
*Eric:* – Jo vi tog dit SAAB:arna 1960, då när vi fick 850cc att jobba med och vi fick ner dom under 11 minuter på banan. Det var den första bilen under litern i cylindervolym som klarade det!

*Ewy:* – Och jag körde 12-timmars med Mercedes 300 SE några år senare och Eugen Böhringer fick ner varvtiden till 9:59, alltså en minut bättre!

*Eric:* – Och det skall du veta att med en rallybil var banan inte så förskräckligt svår för dem som kunde den, det var nog på sjuttioalet för Formel 1 med den fantastiska utvecklingen på motor- och däcksidan som den blev för farlig.

– Jag minns att vi tog ner ett dussin bilar i samband med att SAAB 9000 Turbo skulle presenteras, det var väl 1986. Då inträffade det för en bilpresentation på gränsen till fatala, att nästan alla av de 40 journalisterna kom in med rykande bromsar, det var bokstavligen rökmoln om dem. Det yttrades att bromsarna var för dåliga. Så vi lät min svåger Stirling, (Moss för dem som inte vet det redan) köra ett par varv med en av bilarna



*Så vinnas ett race: när starten gick på Nürburgring 1000-km-loppet, sprintade Sterling Moss tvärs över banan till sin Aston Martin och gasade iväg till sin seger innan någon av konkurrenternas bilar ens hade rört på hjulen.*

på dagens snabbaste varvtid. Han kom in med nästan kalla bromsar och kommenterade bara att med en så här långsam bil på denna banan så behövde man inte bromsa så mycket.

Ja, ni vet väl att Stirling Moss vann några 1000 km-lopp några år tidigare och 1961 ett Formel 1 lopp, så han kunde nog banan skapligt.

Där sitter alltså två rallymästare och nästan konkurrerar i att berätta prestationer och om sin affektion, på gränsen till kärlek till en racerbana.

## HUR KAN DET KOMMA SIG?

Låt oss ta det i en sorts kronologisk ordning, även om det måste följa med en del anekdoter runtomkring.

För alla race-intresserade, gamla som unga, är Nürburgring en ikon, för att tala modernt dataspråk, som man klickar på för att uppleva fortkörningsglädje. Inte minst för att banan (Nordslingan) är öppen för allmänhetens åkning när den inte är upptagen av tävlingar, säkerhetskörningskurser eller biltestningar. Nürburgring har sedan den invigdes 1927 saknat motstycke i hela världen. Den ligger knappt tio mil söder om Köln, nära gränsen till Belgien och Luxemburg i vad tyskarna kallar Eifelgebirge (på belgiska sidan kallar man bergsområdet för Ardennerna), 600 m.ö.h. vid starten med 300 m höjdskillnad längs banan, i delstaten Rheinland-Pfalz. Det här är bara en halvtimmes bilresa från floden Mosel med sina extremt branta vinodlingar, så även smakens njutningar finns nära. Och staden Bitburg med Tysklands bästa öl är nära.



Så här såg banan ut ursprungligen. Observera tre banslingor: Nordschleife, Testschleife, Südschleife.

Den här delen av Tyskland, speciellt områdena som inte ligger direkt intill de stora floderna Rhen, Mosel och inte minst Ruhr (som också är en flod), har alltid präglats av stor fattigdom. Jordbruket är än idag en viktig näring, men inte är det speciellt bördigt, utan man ser ofta saker som man upplever som gammalmodiga och påvra, detta bara en dryg halvtimmes bilresa från det fabulöst rika Ruhr-området med de minst sagt lyxiga städerna Köln och Düsseldorf.

Jag har exempelvis här sett mitt livs enda äkta europeiska fåraherde en sen novemberdag 1995. Han stod där i ösregnet med sina hundar och får, alldeles utanför byn Nürburg med oljerock, slokhatt och stav. När jag passerade förbi i regnet någon timme senare (jag hade tre kuponger kvar för Nordslingan som skulle förbrukas före årsskiftet), så stod han på samma plats, nu i nästan totalt mörker. Och faktiskt, förra året fick några av oss som var där på Eifelklassik i oktober se honom igen.

På grund av denna envisa fattigdom har man från delstatsregeringens sida i alla tider försökt att hitta andra näringar, exempelvis turism.

Förr i tiden annonserade man att det var fint att åka skidor här och dessutom gjordes reklam för just byn Nürburg som Luftkurort, alltså ett ställe där man kunde kurera sig från tuberkulos (om man hade råd).

Under tiden efter första världskriget när det här med tuberkulos förbättrades, så bestämde man sig efter många om och men för att bygga en motorbana för att sysselsätta den arbetslösa befolkningen. Initiativtagare och pådrivare var Dr Otto Creutz, som sedan också kom att övervaka byggnadsarbetena. Men det fanns en stor

stöttesten, pengar. Tyskland var ju inte direkt rikt på 1920-talet och även om det fanns ett stort behov av nödhjälp, så fanns det inte pengar.

Men då inträffade en något kuriös händelse. Den lilla staden Adenau, som ligger vid banans lägsta punkt, hade fostrat en person, Konrad Adenauer (det hörs väl på namnet att han var stolt över sitt ursprung). Under 1920-talet avancerade han i politiken och blev borgmästare i Köln. (Han blev efter andra världskriget Västtysklands första förbundskansler). Eftersom han var borgmästare i Köln, satt han naturligtvis också med i regeringen för delstaten Rheinland-Pfalz. Propåerna att göra någonting för de fattiga i Eifel var inte så framgångsrika i början på tjugotalet, men 1924 råkade Konrad Adenauer säga något i stil med: – Det är ju klart att vi måste anslå pengar till att hjälpa dem i Eifelområdet. Och just att det var han med sin auktoritet som sade det, gjorde att ingen ville vara motståndare till ett projekt om en motorbana, som kunde sysselsätta över 2000 personer under många år. Ännu märkligare är att det finns inga protokoll, som bestyrker uttalandet, men det finns omnämnt i flera källor runtomkring i området, att man skulle ta hänsyn till, och ta tillvara de pengar som skulle komma från Köln, alltså delstatens huvudstad.

Sagt och gjort, med tysk trohet mot auktoriteter, så kom till slut pengar fram och 1925 påbörjades arbetena för att pågå i två år. Det skall observeras, att Nürburgring är inte något av Hitlers projekt, det var för övrigt inte idén om Autobahn heller, sysselsättningsarbetarna började betydligt tidigare.

Nürburgring bestod i början av en kombination av banor.

– En Nordschleife, alltså Nordslinga, som var den egentliga tävlingsbanan, 22,8 km lång då, eftersom den inkluderade start- och målakan förbi åskådarläktarna/tribunerna och tillbaka en väg genom nuvarande depån.

– En Südschleife, bara 7,4 km lång för korta lopp (men ändå betydligt längre än dagens publikvänliga MC- och Formel 1 -banor).

– Den första tiden fanns också en sträckning som utnyttjades för rena teständamål, kallades ibland för Testschleife. Den bestod i huvudsak av två raksträckor med sammanbindande kurvor och var 2,2 km lång. Rakan förbi tribunerna och sedan rakt tillbaka bakom dagens depåboxar, kallas nu för Fahrerlager, till skillnad från den gamla, bevarade depån, som kallas för Historisches Fahrerlager.

Av banorna är Nordslingan intakt i allt väsentligt, av Sydslingan nästan ingenting liksom för Testslingan. Men vet man var de gick, det finns gamla kartor, så går det att känna igen avsnitt, eftersom de idag ingår i förbindelsevägnätet i området.

*Reds kommentar:* Artikeln har tidigare publicerats i Jaguar Times, och det är ju tacksamt att vi fått lov att ta del av artikeln eftersom innehållet ju naturligtvis är högtintressant för oss. Åke Lundin är ju så insatt i allt som rör "Ringens" att han nästan själv är en historisk del därav. Vi har ju även tidigare haft förmånen att publicera Nürburgringartiklar som Åke försett oss med. Materialet är omfattande, så fortsättning följer.



STYRELSEMÖTE FALKENBERG 8 SEPT. 2007

Närvarande: Bruno Rösler, Hans Zolnir, Anders Ek, Pähr Svensson, Lasse Hagman, Sture Danielsson, Hållkan Lindevret, Jan Tromark, Lennart Henjer, Kaj Wallin

Vår ordförande Bruno hälsade välkommen.

1. Bilsportförbundets nya utökade miljöregler, som är ute på remiss, diskuterades.
2. Det ekonomiska utfallet från Velodromloppet var bra. Klubbens ekonomi börjar stabiliseras.

3. Tidningen Classic Motor har informerat att Velodromloppet blir den enda av RHK:s tävlingar som de aktivt deltar i.

4. Informerades om att totalt över 500 HTP:n utformats.

5. Klubbens avslutningsfest i Mariestad diskuterades. Pähr S. håller kontakt med hotellen och sköter rumsbokningar. Drygt 20 bilar har valts ut att representera klubben under lördagens uppvisning.

Vid pennan, Lasse Hagman

## BREV TILL FIA

To whom it may concern within FIA

We the undersigned persons, members of the Swedish Historic Racing Club ( Racerhistoriska klubben, RHK ), are regular participants in the Swedish Series of racing historic cars, RHK-cupen. Some of us are also on a regular basis participating in international racing for Historic Cars, e.g. Nürburgring Oldtimer Grand Prix.

Our class, i.e. the GT/GTS up to and including 1965 are having a rather high number of participants, out of a "cadre" of about 40, we are normally more than 20 competitors in each race, which means we are filling our heats quite well. As an example, at Ring Knutstorp July 8<sup>th</sup>, we had 9 Lotus Elans within our heat of different cubic capacities and we were almost reaching the limit of 38 for the race course.

Our club, RHK, have a system that one person coordinates the interests of the drivers. Formally this is called "class responsible", informally we call it "class daddy", he will care for that the common interests are conveyed to the club, and not of least importance, to the race organisers.

Through this person, we now want to convey the common interest of us in the GT/GTS -65, that we for 2008 are interested to participate and compete in a European Championship for our class, GT/GTS -65, based on the well established Appendix K.

It is our humble wish that this could be organised in such a way that not more than three or four events would take place, where from each event the calculations for the points come from two races, both the Saturday and the Sunday separately. The possibility to score two races from each event means much to us from the Nordic countries with long travelling distances. Another advantage would be that we, with our keen interest of racing our cars, would come in larger numbers to the non-Nordic events.

May we humbly point out, that this matter of Appendix K, which we adhere to in most countries, and the matter of two races per weekend, are of some importance to us.

During the races in our cup, at Kinnekulle Ring in May, at Gelleråsen/Karlskoga in June and Knutstorp Ring in early July, we have formalised this opinion and on this day, the 28<sup>th</sup> of July 2007, we are asking our class daddy to convey this document with our signatures to Kåge Schildt, the chairman of the Swedish Motor Sports Federation for further action.

May we add that it would be a special pleasure for us to be involved in a European Championship during 2008, since our club, RHK, will celebrate 30 years anniversary 2008.

Anderstorp July 28<sup>th</sup>, 2007,  
We the undersigned, through our class daddy, Åke Lundin.  
cc. Bruno Rösler, chairman RHK.



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

17 September 2007

Mr Kåge Schildt  
Swedish Automobile Sports Federation  
Bilsportens Hus  
Bergkallavagen 31 A  
SE-192 79 Sollentuna  
Sweden

Dear Kåge

**FIA European Pre-1965 GT/GTS 2008 Championship**

Thank you for your recent letter, which for some reason has only just reached me, concerning the views of your group of Swedish drivers.

As you may know, we did not proceed with an FIA Championship for this category in 2007 mostly as a result of various disagreements in 2006 between the then co-ordinator Mr. Bredhauer and the FIA.

I am pleased to tell you that we have all recognised the desirability of such a championship in 2008 and are now hard at work to put in place a number of rounds which will qualify, we hope, for a 2008 FIA Historic Championship. It is our intention to run a limited number of events in 2008 under the direct guidance of the FIA with the intent to return to a comprehensive championship with a co-ordinator in 2009 with a greater number of rounds.

Could I ask you please to confirm to Mr. Lundin and Mr. Rosler our intentions? We will be working in the coming weeks to finalise the details at which point, assuming we are successful, we (via the Secretariat) will be writing to all known interested parties, obviously also including the ASNs with a clear interest such as yours.

I trust that all is well with you and look forward to seeing you again in the near future, perhaps in Paris next month at the General Assembly?

Kindest regards

Sincerely Yours

John L M Hughes  
Chairman of the Commission

c.c. Mr Frederic Champlon  
HMSC Secretary, FIA Geneva

Historic Motor Sport Commission FIA, 60 Trafalgar Square, London WC2N 5DS England  
Mobile: +44 (0)7770 233377 Tel. +44 (0)20 7747 5186 Fax: +44 (0)20 7930 3883