

RUTFLAGGAN NR 4 2009



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

Svenskt Sportvagnsmeeting & Våler



*En imponerande startbild från det kombinerade Formel Ford och Formel Veeheatet vid Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp. # 59 Pentti Hildingsson har tagit ledningen med sin Reynard före Henrik Hansson, överraskande långt fram i Lars-Erik Åkerstens gamla Hawke.
Foto: Bengt-Åke Gustavsson.*

"ALLA SKA MED"

Bästa RHK-medlemmar!

För det första vill jag tacka för det förtroende som jag och de övriga i styrelsen fått av Er. Det känns som en stor utmaning och även spännande att leda Racerhistoriska Klubben in i en ny säsong.

Mitt tema för ordförandeskapet har jag stulit från socialdemokraternas föregående valkampanj, då jag tycker att det är precis så en klubb som vår skall verka.

Hur får vi då med alla?

Demokrati: Alla medlemmars åsikter är lika mycket värda. De bör dock framföras till styrelsen, helst via kanalen "Klasspappor". Detta är viktigt på grund av att vi vid varje styrelsemöte på racen kommer att bjuda in dem, och då får du ett bättre tryck på dina åsikter.

Klubbsamverkan: Genom en bättre samverkan vid tävlingstillfällena hoppas jag på att vi slipper olika

grupperingar. Det vi håller på med är en hobby som vi alla gillar och lägger ned både tid och pengar på. Av den anledningen så skall alla tycka att det skall vara roligt och meningsfyllt att komma till tävlingarna. I detta ingår även att visa hänsyn och uppträda Gentlemannamässigt i racen. Kom ihåg att Frank W. inte ringer på måndag, även om du vinner.

Om vi alla lever upp till dessa enkla punkter, hoppas jag att vi får slut på "skitsnacket" och de personliga motsättningarna som varit under de senaste åren. Kom till styrelsen med dina åsikter istället och stå för dem.

Som ett litet tillägg så vill jag kallas för Pelle. Påhr vad det bara min framlidna mor som ropade när hon var synnerligen irriterad på mej.

Med hopp om att alla åker med nästa år.

PELLE SVENSSON, ordförande i RHK

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Den 23 oktober höll FIA sitt World Council, och bl.a. skulle en ny President väljas efter Max Moseleys avgång. Det fanns bara två kandidater till detta, Jean Todt och Ari Vatanen. Bägge får anses som synnerligen kompetenta. Todt med tidigare ledarskap i Peugeot's rallyteam och senare i Ferraris Formel 1 stall, medan Vatanen, förutom att ha varit världsmästare i rally, under ett decennium suttit i EU i Bryssel. Nu blev det en förkrossande seger för Todt och det var kanske inte så konstigt när man synar litet i kulisserna.

Visserligen kunde man läsa på FIAs hemsida att valet kommer att ske i linje med FIA:s goda "governing principals" och att FIA och dess sekretariat skulle att spela en helt neutral roll i sitt stöd till kandidaterna. Jo, pyttsan! Avgående Moseley stödde öppet Todt och skrev ett brev till samtliga delegater där Todt framstod som mannen att rösta på. "I believe the right person to head that team [FIA] would be Jean Todt." Men Moseley har förstås en tacksamhetsskuld gentemot Todt. I samband med Moseleys porrskandal förra året så ville F-1 teamen, med tanke på sina sponsorer, ha bort Moseley, och alla signerade önskemålet –utom Ferrari (läs Todt). Dessutom drog FIAs "communications director" Richard Woods sig tillbaka från sin post för att driva Todts kampanj. Så långt om FIAs "neutralitet" och detta har kritiserats hårt bl.a. i engelsk press.

Nå då har alltså Todt valts, och även de flesta F-1 stallen förklarar sig vara nöjda med det just nu. Ja, vem vill stöta sig med FIAs nye "högste" det första man gör? Då är frågan om och hur Todt kommer att få inflytande på Historisk Racing? Max Moseley hade ju den uppfattningen att historiska bilar skulle stå på museum, och om man skulle tävla så skulle det ske med replicor. Går man tillbaka i tiden så skulle man knappast få en plats i RHKs styrelse i alla fall med en sådan uppfattning. Detta gjorde också att den tidigare ID-handlingen fick ersättas med en HTP-handling – på gott och ont. Ett stalltips är nog att Todt inte kommer att ha någon omedelbar påverkan på Historisk Racing. Redan för ett tag sedan aviserades det om en ny HTP (Mk 4??) men de tidigare HTP gäller fortfarande, så allt torde vara lugnt. Och Todt kommer säkert att ha fullt upp med hålla igång F-1 där den ena efter den andra av "riktiga" biltillverkare, nu senast Toyota, hoppar av.

Jag skulle rekommendera att gå gärna in på FIAs hemsida – länk finns på RHKs hemsida. Där finns allt om det som är aktuellt om biltävlingar, och även mycket som inte bara handlar om tävlingar.



BREV

Jag har sedan tidigt 80-tal rejsat GT-bilar. Först i sportvagnsserien och sedan 1990 tävlat HISTORISKT. På den tiden så tävlade man med bilar efter det reglemente som gällde för den klass man tävlade i, och den homologiseringshandling som FIA tillhandahöll. Dom flesta av oss hade ett stort historiskt racingintresse och var noga med att bilen blev så riktigt historiskt byggd som möjligt. Jag har själv tävlat mycket under tiden 1990-2001, då jag av hälsoskäl var tvungen att göra ett uppehåll.

Jag återkom i år till Oldtimer Grand Prix på Nürburgring för att kolla om jag och bilen höll måttet. Vad jag reagerade kraftfullt på var besiktningen som tydligen godtog nästan vad som helst. Det fuskas något otroligt idag och man tror inte att det är samma racing som tidigare. Detta är *inte* HISTORISK

RACING. Jag tror definitivt inte att alla fuskar, men det stora flertalet gör det. Jag har själv byggt ett par bilar för export till Europa. Det verkar som att vi inte har samma reglemente.

Jag pratar naturligtvis om den internationella racingen. I Sverige hoppas jag att det är annorlunda, väl? Är reglerna ändrade och gäller inte homologiseringshandlingen längre? Vad har vi att rätta oss efter? Det finns serier i Tyskland som inte alls bryr sig om hur bilarna är byggda. Besiktningen är ett gapskratt! Jag har själv sett det på plats. Men bilarna måste ha en HTP-handling.

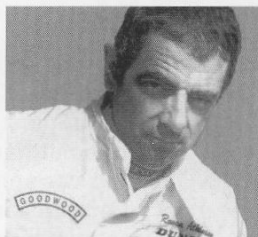
Frågan går vidare till FIA och de svenska besiktningsmännen samt styrelsen i RHK.

BJÖRN JANSSON

Björn har även bifogat en sida från tidningen Octane, nov. -09, som finns på omstående sida. (Red.s anm.)



Björn Jansson med sin trogna M.G. MGB på Nürburgring för ett antal år sedan.



Rowan Atkinson

THE ENTHUSIAST

WHAT A QUAGMIRE, what a minefield, what a metaphor one could coin for the regulatory framework of historic motor racing. The latter is a world in which I've dabbled now for some years but about which I still find it difficult to answer three simple questions: 1) Is there a set of rules? 2) How many people keep to them? 3) If people aren't keeping to them, does it matter?

For me, the root of the problem is that the phrase 'historic motor racing' is an oxymoron. A car can either be historic. Or it can be involved in motor racing. It is virtually impossible for it to be both.

The original notion of historic racing was a simple one. Dust off an old car, check the oil, fill the tank and go racing. A few quiet laps, nothing too strenuous, murmurs of approval and perhaps the shedding of the odd tear from the assembled, marvelling at the fact that the old girl is still a runner. Then, after a few celebratory jars down the Weevil and Strumpet, the jalopy was put back in the barn and that, sort of, was that.

Why didn't historic competition continue in that vein? Because what I have described is not motor racing. Motor racing is a hard-fought competition between highly ambitious individuals who want to win, or to finish as close to the winner as possible. It is not without scruples or gentlemanly conduct but it is rooted in one ambition: to go faster next weekend than you did last weekend. That requires a process of continual development, a notion manifestly at odds with that of the historic car.

The majority of drivers in historic racing today are no more racing a historic car than the owner of a Georgian mansion with a swimming pool, central heating and a home cinema is living in an 18th century house. It may have the look of an old house and may in fact partly be an old house but in its *modi operandi*, both technical and social, it bears no resemblance whatsoever.

So it is with most historic racing cars. Many say that, like houses, cars should be allowed to change and I don't dispute that, but the degree to which some cars have been developed boggles the mind. The problem is not visible anachronisms such as fire

extinguishers, roll cages and seat belts. The real problem is what cannot be seen. By the cunning application of modern technology, huge performance enhancements can be realised discreetly. You can double the power output of an old race engine without changing its external look one iota. The bored-out block, faux injection systems and titanium con-rods. The 'four-speed' gearbox that internally is a five-speed. I was once offered a set of shock absorbers for a car, externally identical to the period originals but internally 'trick' beyond words. Worth a second a lap, I was told. But cost six thousand pounds. £1500 each. For a shock absorber.

With this kind of extravagant deceit commonplace, you can see why regulation is the great challenge for historic racing. Formula One spends millions on rule enforcement but in the amateur domain it has always been a bit of a fudge, because policing is expensive. And diplomatically it is a nightmare. Most of those

involved in historic racing are not 19-year-old hotshoes: they are elderly, wealthy, successful people. They've made their money, they're used to getting their own way and they don't take too kindly to being told that their car's ride height is not in the spirit of the regulations.

Race organisers want full grids and are nervous about offending anybody, so only the most blatant offenders are spoken to. If you win by half a minute, there'll be a word in your shell-like behind the toilet block. Further back down the grid, where lurks the likes of me, very little is ever said.

I like a set of rules and a level playing field but in the historic firmament, with such a diversity of machinery and personal ambitions, it is very difficult to find. Not impossible, just difficult, which leaves hundreds of us trapped in the same dilemma: do we spend a fortune to cheat like the best of them, or do we make do with a slower, lower existence? To answer the three questions in the first paragraph: Yes, Not enough, Yes it does.

ROWAN ATKINSON

Actor, comedian and writer Rowan has a passion for motor cars and enjoys racing historic saloons. The star of a number of movies and the TV series *Blackadder* and *Mr Bean*, he recently finished a successful run in the West End production of *Oliver!*

“ MOST HISTORIC RACERS ARE ELDERLY, WEALTHY, SUCCESSFUL PEOPLE WHO ARE USED TO GETTING THEIR OWN WAY ”

Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp 3-5 juli 2009

Svenskt Sportvagnsmeeting kördes för 36:a året i följd. Tävlingen kördes i stekande hetta på Ring Knutstorp. Det var rekordmånga deltagare, närmare 300 bilar på startlinjen, vilket gör detta till Sveriges i särklass största racertävling. Ytterligare 200 bilar körde rallyt och 400 sportbilar ställde upp i depån. 2.500 personer kom och tittade på. Det var 300 personer som hjälpte till som funktionärer. Malmö Sports Car Club var som vanligt arrangör, och detta är deras i särklass största evenemang varje år. Från början var detta en ren sportvagnstävling, men på senare år kör även de historiska klasserna som numera är i majoritet.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Det mindre standardvagnsheatet, som även kallas 1000 cc Cupen, var först ut på banan. Tommy Jagerwall dominerade fullständigt med sin 970 S och han vann överlägset i bägge heaten. Han lovordade också klassen: - Det här är den bästa raceklassen i Sverige så till vida att man bestämmer själv hur dyrt det skall bli. Man kan köpa en billig bil och trimma den själv, eller köpa dyra delar. I de flesta andra klasser måste du köpa dyra delar redan från början; du har inget val. Jag tror att den här klassen kommer att växa och bli ännu större nästa år, sa Jagerwall. I första racet kom Lars Byström, DKW F-12, tvåa och Lars Göransson, NSU Prinz 1000, trea. I andra racet kom Arne Allard tvåa i en Fiat Abarth 1000 TC, utom tävlan (hans bil är en s.k. "G"-bil som egentligen skall köras bland de nyare standardvagnarna). Tvåa i resul-



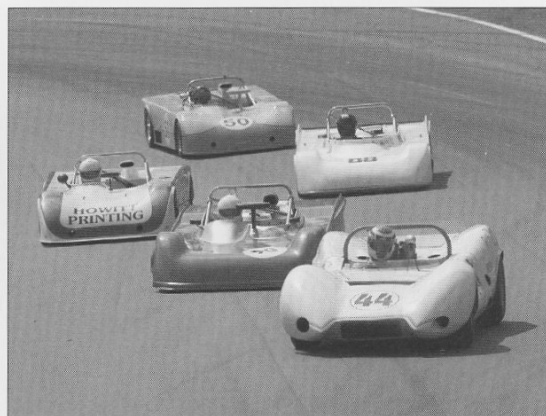
Ny i den äldre perioden i 1000 cc Cupen var Johnny Aldosson i en Ford Anglia. I bakgrunden Tommy Jagerwall i en BMC Cooper S "970", med vilken han sopade banan.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

tatlistan blev således Anders Jensen, Saab 96 Sport, och Lars Göransson kom trea. Byström tvingades bryta. - Detta kanske var min sista racertävling. Jag har försökt få min son att överta bilen, men han vill köra snabbare bilar, sa Byström efteråt.

Sports 2000 blev en duell mellan Johan Lindbrandt och Joakim Bergman. Lindbrandt har kört två säsonger i Ginetta G 20 Cup, och i år hyr han Pelle

Svenssons bil. Han inledde med att ta pole position, men i race 1 var det Bergman som till slut vann med en halv sekund. I andra racet var det ombytta roller. Lindbrandt vann med 0,186 sek. före Bergman. Bakom dessa två var det ytterligare en jämn kamp. Dagfinn Larsen kom trea i första racet före Lars "Vegas" Johansson. Och i det andra var det tvärt om. Martin Borch-Christensen kom till start i en mycket speciell Wolverine. Det är en amerikansk sportvagn med V-8. I andra heatet hade han otur och krockade. Det blev en hel del skador i nosen, men han var optimistisk ändå. Han räknade med att ha det färdigt till Copenhagen GP i augusti.



Martin Borch-Christensen dök upp med en gammal Can-Ambil, en Wolverine från 1966. Här ligger han före en bunt Sport 2000-bilar, # 90 Jonnie Johansson, Tiga SC 86, Mats Lindhagen, Lola T 492, # 88 Stig Dahlman, Tiga SC 84 och # 50 Håkan Holmberg, Lola T 492. Olyckligtvis så blev Wolverinen rejält demolerad vid en sammanstötning, dock lyckades man reparera och vara med på Goodwood Revival senare.

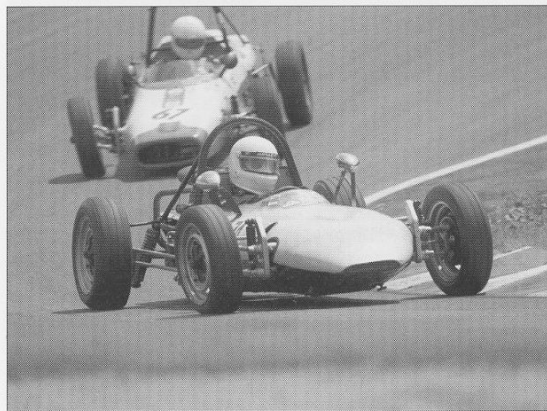
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Formel Ford tillsammans med Formel Vee var helgens största heat med 29 startande. Nicklas Jonsson stod i pole före Pentti Hildingsson som rullade en aning i starten. Startern pekade på Hildingsson och sedan släppte han fältet. Hildingsson var inte med på noterna, så han fick sitt straff direkt då han fick se fle-

ra bilar susa förbi honom innan han kom igång igen. I täten kämpade Niklas Jonsson med Henrik Hansson, men Hildingsson kom spurtande genom fältet, och han lyckades vinna racet före Jonsson och Hansson. Det blev samma ordning även i andra racet, men då var Hildingsson med från början, och han vann med över sju sekunder. I Formel Vee är Thomas Marklund i en klass för sig. Han vann första racet med 10 sekunder före Christer Eriksson och Axel Madsen. Ordningen blev densamma även i andra heatet.



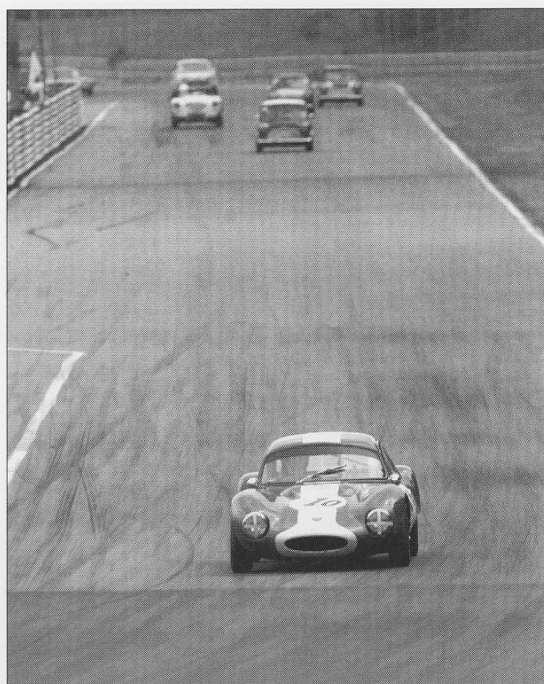
Prispallen i bägge heaten för den nyaste FF-klassen. T.v. tvåan Nicklas Jonsson, i mitten segraren Pentti Hildingsson och t.h. trean Fredrik Fogelberg. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.



Åke Jauhainen i en Dolling här före Lennart Mattsson, RPB. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

Helgens stora utklassning var i heatet för Standard och GT-bilar före 1965 och under 1300 cc. Palle Pedersen i sin Ginetta G4 var helt i sin egen liga. Han vann bägge heaten och i andra racet varvade han alla utom två förare! Frank Edvinsson kom tvåa i bägge racen med sin Cooper S. Nils-Fredrik Nyblaeus, Austin Healey 100M kom trea i första och Ulf "Doc" Lindberg trea i andra med sin ärrade Hundkoja.

I klassen för nyare formelbilar blev det nästan som en landskamp mellan Sverige och Danmark. Man kör med F-3, Formel Opel Lotus och Formel Ford 2000. Lennart Pihlqvist hade pole, men Claus Möller vann första heatet före Pihlqvist och Ole Vej-



Palle Pedersen var totalt överlägsen i sin snabba Ginetta G4. Så här långt före var han redan i inledningen. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.



Claus Möller, #84 Reynard FF 2000 vann lördagstävlingen, och ligger här före John Frederiksen i en Formel Opel Lotus som dock tvingades bryta. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

lund. Roger Johansson fick stopp i starten, men han gjorde en fin uppkörning och körde i mål som nia. Andra racet dominerades helt av Pihlqvist som vann med över sju sekunder. John Frederiksen kom tvåa och Roger Johansson trea.

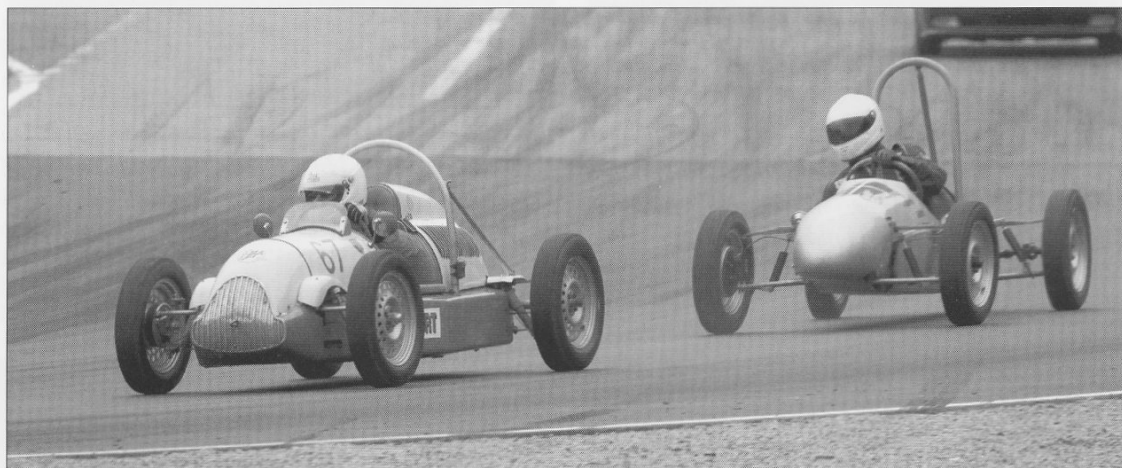
I heatet för de större Standard- och GT-bilar-na före 1966 tog Roger Adamsson pole före Rolf "Myggan" Nilsson, bägge i Lotus Elaner. Adamsson tog starten. "Myggan" var het och ville förbi så snabbt som möjligt. När han skulle ta höjd i sista kurvan före rakan tappade han fästet med de kalla däck-en och spann runt. Han tvingades vänta tills fältet



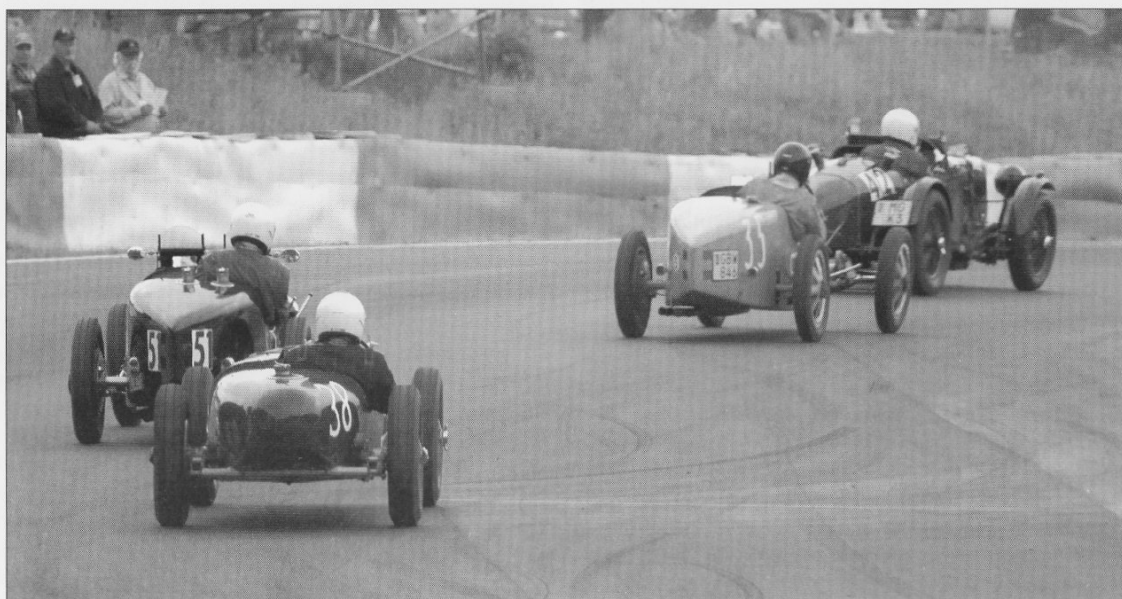
Roger Adamsson tog täten på lördagstävlingen före Rolf "Myggan" Nilsson, och "Myggan" tog i så att han snurrade. Roger kunde vinna och "Myggan" blev till slut femma. Men på söndagen var allt "som vanligt" igen. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

hade passerat innan han kunde komma igång igen. På känt maner körde han i ursinnigt tempo och plockade placering efter placering. Han var mer än sekunden snabbare än näst snabbaste bil som var Adamsson som vann med hela 25 sekunder före Lars Bondesson, Lotus Elan och Anders Schildt, Austin Healey 3000. "Myggan" tog sig ända upp till femte plats. I andra racet gjorde han en bättre start och lyckades ta ledningen direkt. Sedan var det inget snack om saken, han vann före Adamsson och Tomas Gustavsson, Ford Mustang.

Förkrigsbilarna körde tillsammans med F-3/500 cc. Glenn Andersson, Alfa Dana-Jap vann med stor marginal till Per Hågeman, Cooper-Norton och Peter Kumlin, Effyh-JAP. I andra racet vann Andersson före Kumlin och Rickard With, Effyh-JAP. Förkrigsklassen vanns av Per-Olof Håkanson, Bugatti 51 före Janne Hansson, Bugatti 35 och Jörgen Wit-



Fight i midget. Rickard With, Effyh-JAP före Anton Schön, Alfa Dana-JAP. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Följa John i förkrigsklassen. Först Bosse Lindgren i M.G. K3 kopia, följd av Janne Hansson, Bugatti 35, Per-Olof Håkanson, Bugatti 51 och Glenn Billkvist, Riley TT Sprite. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Two newcomers in the RHK-Cupen. First Olle Victorin, Porsche 911 followed by Ola Åkesson, Ford Escort Twin Cam. Olle's Porsche has old Swedish racing history with Kaj Bornebusch and sedan with team Kubero. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

ting, M.G. TC. I andra racet vann Håkansson före Hansson och Glenn Billqvist, Riley.

Klassen för nyare standard- och GT-vagnar var störst i fjol. I år har man delat upp klassen i två åldersperioder för bilar mellan 1966-71 och 1972-81. I den äldre nyareklassen 66-71 var det många duktiga danskar som körde. Jens Jeppesen, Escort BDA vann från pole. Rikard Hasselblad, BMW 2002 kom tvåa och

Paul Erik Dam Larsen trea. Andra racet vanns av Jeppesen före Larsen och Sören P. Christensen.

Racedagen avslutades med nyaste standardvagnsklassen (72-81). KG Almström var dominerande här med sin BMW 3,0 CSL, då han tog pole och vann båda racen. Han hade Mikael Östberg i hasorna, och han tog båda andraplatserna. Tomas Hall kom trea i båda racen.



KG Almström vann bägge heaten med sin BMW 3,0 CSL. Här har han fått sällskap av Mikael Östberg i en Chevrolet Camaro som kom tvåa i bägge heaten. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

Classic Sportscar Meeting, Våler, Norge, 14-16 aug. 2009

Årets fjärde deltävling i den Historiska Racingcupen, och tillika finalen i den Skandinaviska Cupen kördes på Vålerbanan i Norge. Med 156 bilar på startlinjen var det rekord för Norsk Sportvagnsklubb. Lördagen präglades dock av ett ihållande ösregn som aldrig ville ge upp. Detta gav möjlighet för de riktiga regnspecialisterna att kliva fram. På kvällen samlades alla för gemensam grillfest och prisutdelning. Norrmännen är fiffiga, för grillbiljetten ingår i startavgiften. På så vis får man med alla, och det blir en härlig inramning vid prisutdelningen. Grillningen hölls f.ö. av den norske mästaren i BBQ.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Kvalet för 1000 cc Cupen blev en rysare. Tommy Jagerwall tog pole före Anders Jensen med en tusendels sekund. (Enligt mina beräkningar borde det vara ca 3 cm). I racet blev det en annan femma. Jagerwall tog säkert hand om ledningen och surfade sig fram till mål som vinnare. Jensen kom tvåa, slagen med fem sekunder och Nils-Olof Jonsson kom trea. I den äldre periodklassen vann Bo Johansson före Hans Eklund och Peter Kumlin. Andra racet kördes på torrt underlag. Jensen tappade flera placeringar i starten. Jagerwall seglade ifrån och vann igen före Jensen som lyck-



Bitter Saab-strid bakom Jagerwall;
Nils-Olof Jonsson före Anders Jensen.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Staffan Runius börjar få upp ångan i sin Abarth
1000 TC. Här före Peter Kumlin, Austin A 35 och
Elmon Larsson, Austin A 40 Futura.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

ades köra upp sig till andraplatsen. Jonsson var åter igen trea. Pallen i den äldre klassperioden var densamma som i första racet.

Heatet för Standard- och GT-bilar före 1965 dominerades som väntat av Rolf "Myggan" Nilsson, men bakom honom följde Holm Jacob Matheson, Birger Knutsen och Edwin Solheim. Denna kvartett var i en klass för sig och lämnade resten av fältet bakom sig. "Myggan" vann före Matheson och Solheim medan Knutsen tvingades bryta med trasig växellåda. Han kunde i alla fall trösta sig med att han satte näst snabbaste varvtiden i racet. I det andra racet var det torrt, och då kunde ingen hänga med i "Myggans" tempo. Rolf Busch kom närmast, men han var slagen med 11 sekunder. Matheson blev trea.



Det verkade som om Bengt Allo trivdes i blötan.
Här har han lämnat en bunt Elaner och Lotus
Cortinor efter sig. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

I Sports 2000 var hemmaföraren Dagfinn Larsen i en klass för sig själv. Han surfade sig fram till seger med 15 sekunder före Joakim Bergman och Ulf von Hauswolff. I andra racet försvann dock Larsen redan på första varvet, och Bergman vann före von Hauswolff och Håkan Holmberg.

I formelbilsheatet stod Ib Rasmussen i pole. Han tog enkelt hand om ledningen, men i åttonde starttrutan stod den verkliga regnspecialisten, Tomas Otterberg. Han trivdes som fisken i vattnet och tog sig upp



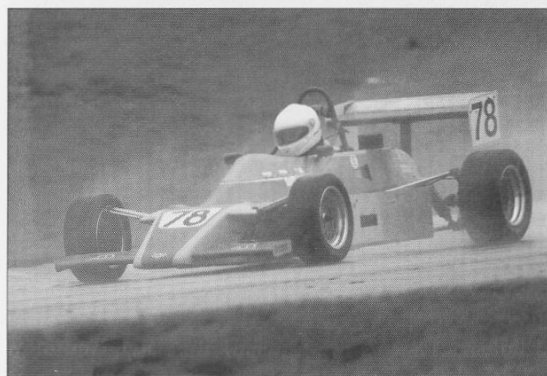
*Sport 2000 på väg till start efter Safety Car.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson*

genom fältet. Han tog sig ända upp i ledningen när han förivrade sig i chikanen och snurrade ut på gräset. Efter några piruetter var han snart på banan igen. Han koncentrerade sig ytterligare och lyckades köra om Rasmussen ännu en gång och vinna racet. –Jag har inte så mycket effekt i min motor så jag brukar dansa regndans inför varje race, för i regn trivs jag, sa Otterberg. Bland Formel Fordarna vann Pentti Hildingsson före Björn Otterberg och Aslaug Heldal Haugen.

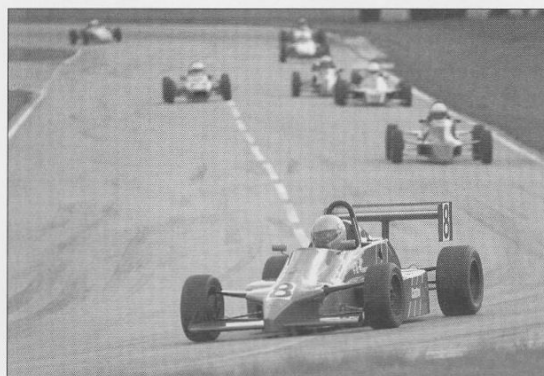
I Formel Vee var det gamle kämpan Axel Madsen som fick kliva överst på pallen för första gången på många år. Johan Lund kom tvåa och Lars Ohlsson trea. I andra racet var det torrt och då blev det en duell mellan Rasmussen och Huse som var i en klass för sig. Rasmussen vann duellen. På tredje plats totalt och



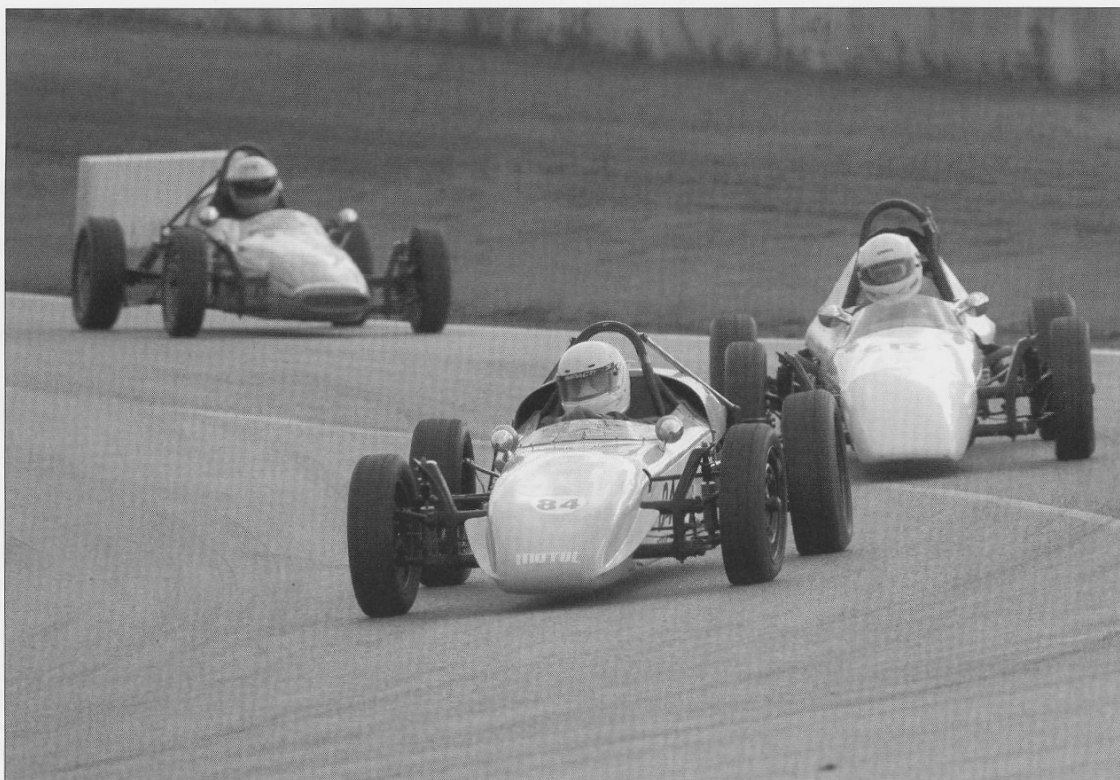
*Dagfinn Larsen var helt suverän i blötracet. Här leder han före Joakim Bergman och Ulf von Hauswolff.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*



Tomas Otterberg var helt suverän med sin Van Diemen FF 2000 i regnet på lördagen ...



.... och lika suverän var Ib Rasmussen i sin Formel Opel Lotus på söndagen. Foto: Bengt-Åce Gustavsson



Nya killar i udda Formel Veebilar. John Lund i en Motul före Patrik Åström i en GMS III. I bakgrunden Lars Ohlsson i en Austro Vau. Foto: Bengt-Ace Gustavsson.



Battle Royale! Axel Madsen i en BM Vee före Magnus Ek och Lars Ohlsson, bäge i Austro Vau. Foto: Bengt Åce Gustavsson.



Tommy Brorsson var omutlig i bägge heaten med sin Ford Escort TC. Här har han tagit ledningen före Atle Ramberg och Knut Hallan. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Kent Böe tog ut vad som gick ur sin lilla NSU 1300 i det blöta, och kom trea totalt och vann 1300 cc klassen i Period G-heatet. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



etta i Formel Ford kom Fredrik Fogelberg. Hildingsson kom tvåa och Haugen trea. I Formel Vee vann Madsen återigen, nu före Magnus Ek och Lars Ohlsson.

I heatet för nyare standardvagnar för perioden 1966-71 fick Tommy Brorsson hårt motstånd från Atle Ramberg i regnet. Ramberg lyckades ta sig upp i ledning, men hans glädje blev kortvarig då kopplingen gick sönder. Brorsson vann därmed stort före Knut Hallan och Kent Böe. Hallan vann GT-klassen och Böe klassen upp till 1300 cc. Böe har haft flera tuffa säsonger med mängder av brutna tävlingar. Ny stämde allt och han kunde ta sin första seger. Jag tror alla unnade honom den. Henrik Haase kom tvåa och Kaj Reunanen trea. I klassen över 1600 cc vann Thomas Hjelkrem före Börje Eriksson och Ove M Billerud. Ramberg lyckades laga bilen och var med i andra racet men i torrt rådde han inte på Brorsson som vann före Ramberg och Hallan. Hallan vann GT före Olle

Victorin och Jan-Erik Löwer (precis som i race 1). Haase vann minsta klassen före Reunanen och Märe/Bjärve. Hjelkram vann åter största klassen före Eriksson och Billerud.

Heatet för de nyare standardvagnarna från perioden 1972-81 hade Mads Gjerdrum i pole. Lyckan blev dock kortvarig då hans växellåda gav upp efter en snurrning i starten. Anders Berger tog hand om ledningen före Erik Berger. Här fick vi se ännu en regnspecialist i Anders Dahlgren som kom smygande med släckta ljus på sin VW Scirocco. Han tog sig först förbi Erik Berger och sedan Anders. De hade inget att sätta emot. –Jag såg i princip ingenting, men jag vet ju hur banan går. Jag tog båda förarna upp mot Alh-augsvingen då det finns gott om plats för en säker omkörning. Jag hade släckt mitt ljus så att de inte skulle se när jag kom smygande, sa Dahlgren. – Jag hade ingen aning om att han kom. Plötsligt vrålade det till vid sidan om mig och han var förbi, sa Anders

Berger. Erik Berger tvingades bryta på åttonde varvet sedan gasreglaget infästning i förgasaren hade lossnat. Uno Svensson körde in som trea. Andra racet blev spännande redan innan start då det kom några små regnskurar. Det var väldigt osäkert hur vädret skulle bli, men de flesta satsade på slicks. Det visade

sig vara det rätta valet, även om det var blött på banan i starten. Anders Berger tog hand om racet och ledde från start till mål. Erik Berger fick kämpa litet innan han tog sig förbi Svensson upp till andra plats. Nämnde Svensson kom trea.



Sanningens ögonblick. Anders Dahlgren kom smygande med sin VW Scirocco i det blöta efter Erik Berger, för att strax efter gå förbi. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.



Uno Svensson trotsade elementen med sin Ford Capri, och hade en bra helg med två tredjeplatser. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Reportage från Falkenberg kommer i kommande Rutflagga.

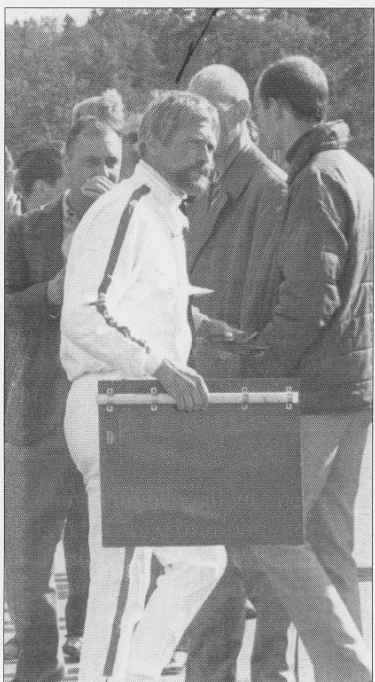
Nostalgia - En dag på Skarpnäck

Skarpnäcksloppet den 20 augusti 1967

Från vår medlem Svenharry Åkesson har vi fått låna ett antal bilder, och här är några av dem från Skarpnäck. Banan är ju nerlagd för många år sedan, och den var väl inte världens bästa, men det kördes en hel del tävlingar eftersom det var två Stockholmsklubbar, MS Stockholm och Stockholms Bilkлубb, som fick samsas om att anordna tävlingar.



Yngve Rosqvist i sin Lola T70 MkIII. Han kom tvåa i sportvagnsklassen efter Joakim Bonnier.



Yngve Rosqvist.



Depåliv. No 19 är Bo Kasbys Chevrolet Camaro. Är det någon som känner igen sig?



Joakim Bonnier i depån. SAAB Sporten tillhör Berndt Mattsson, och Porschen troligen Ingemar Burström.



Tydligt ett missöde i sportvagnsklassen. No 10 är Göte Johanssons Lotus 30 med tak (!) och no 5 är Rolf Örells Lotus Elan.

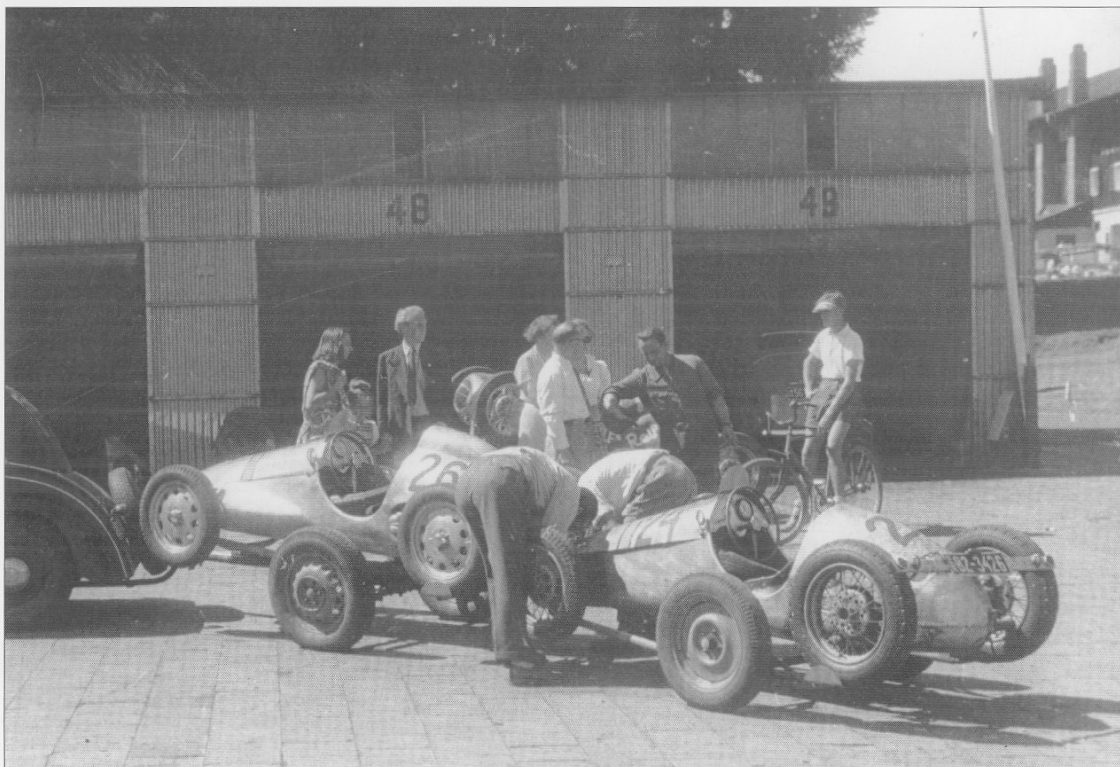


Ljungfeldt, t.v. i fight med en annan Mustang.



Bosse Ljungfeldt i Ford Mustang. Han kom "bara" trea efter Porscheduon Boo Johansson (Brasta) och Bengt Ekberg. Ja, Porschen var ju nyklassad som standardvagn..

Midgettransport – då och nu



Ja man kan naturligtvis transportera på många sätt, men gäller det längre transporter så gäller det att försöka spara = få med så mycket som möjligt. Jämför de två bilderna. Det skiljer ju en del, men själva andan är densamma.

Den övre bilden är från runt 1950 och det är två Scampolovagnar som just har anlänt till Nürburgring, den gamla klassiska depån. Den främsta är en typ 502 med tvåcylindrig BMW boxermotor. Man kan skönja toppen framför bakhjulet. Den bakre är en typ 501, förmodligen med tvåcylindrig DKW tvåtaktsmotor. Dragbilen var en DKW spånkorg. På den undre bilden är det team Hågeman/With som just har lastat efter konstens alla regler med Brands Hatch som slutmål.



Pristävlingen

Det blev tydligen en för svår uppgift att lösa den senaste bildtävlingen eftersom det inte kom in ett enda svar.

Rätt svar var annars Le Mans 1963.

Bilen var en CD-DKW/Mantzel och den kördes av André Guilhaudin/Alain Bertaut, ja eftersom avåkningen skedde på första eller andra varvet, så fick ju Bertaut aldrig köra. Bilen var alltså en CD (Charles Deutsch) med en DKW-motor på 701 cc, alltså var den tänkt för att tävla om det s.k. "indexet"; ett slags handicap som gynnade bilar med små motorer. Deutsch och andra franska tävlande hade prenumererat på dessa seggar, fast tidigare med ännu mindre, främst Panhardmotorer. Nu hade arrangören velat göra tävlingen säkrare med tanke på fartskillnaderna, och satt den nedre gränsen vid 700 cc, därav volymen 701 cc.

Bilen hade ett vanligt sänkt DKW F-12 chassi med en ytterst låg och ganska ful aluminiumkaross. Golvet var gjort nersänkt så att man satt inneuti själ-

va chassiet. Red. hade tillfälle att provsitta skapelsen vid en inköpsrunda nere hos Mantzel i Ingolstadt på 60-talet. Fastän man satt lågt i bilen, så nuddade huvudet vid taket, och detta då utan hjälm, så de bägge



fransmännen kan inte ha varit alltför resliga i sin konstruktion. Guilhaudin var f.ö. även en ganska hygglig rallyförare, då i DKW F-11.

Vi gör väl ett nytt försök med en annan bildgåta, och håller oss väl för säkerhets skull på svensk mark. Men det är lurigt ändå. Så frågan är vem som körde den demolerade Lotus Cortinan? Och var och när var det? Svar till red. senast 20 januari 2010.

