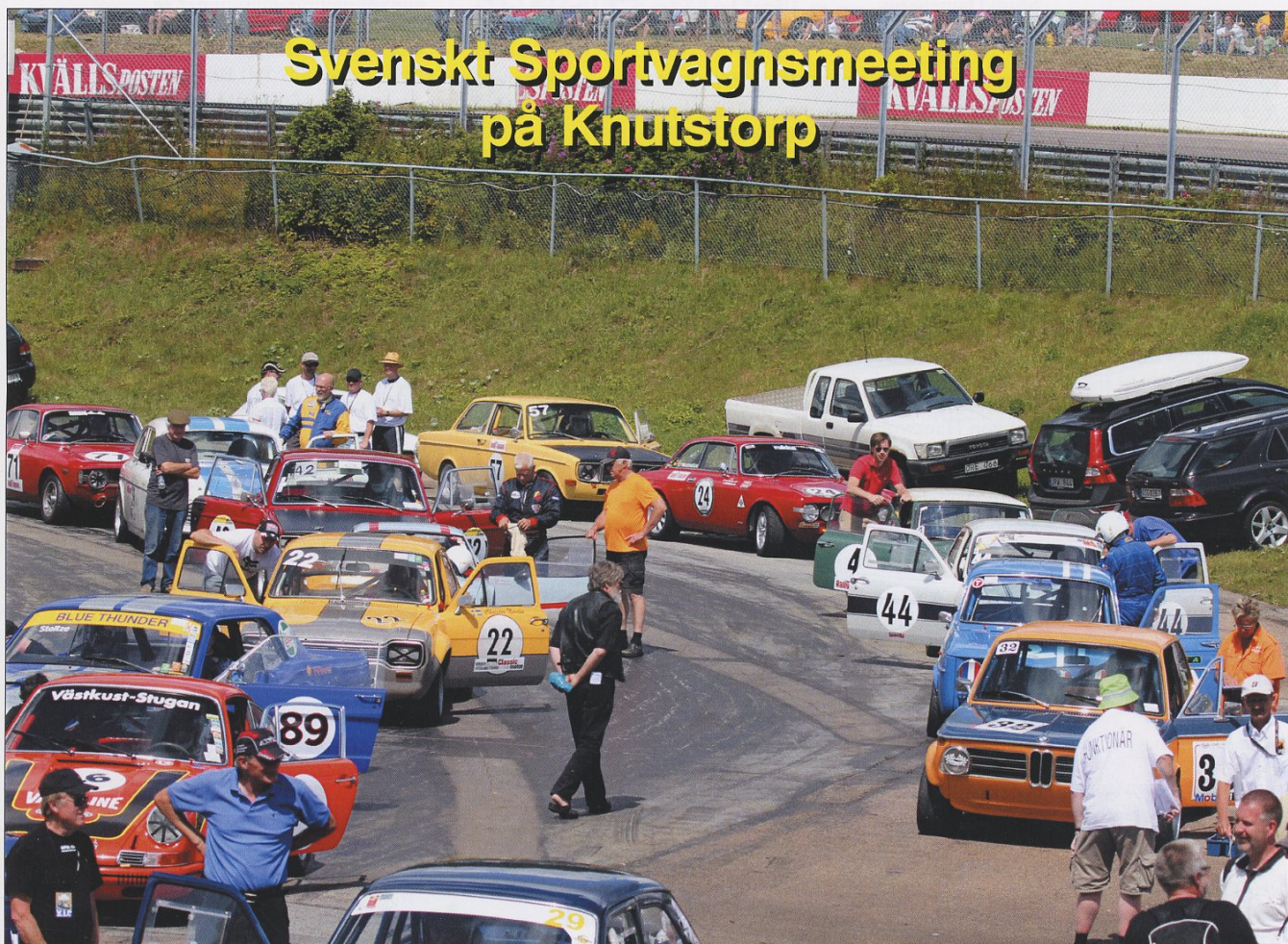




RUTFLAGGAN

4 2011

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov



Lugnet(?) före stormen i Std/GTS period G (1966-71) vid Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp. Foto: Racefoto

Bästa RHK:are!

Så kan det bli....

Del 2

Hur snacket gick borta på ön efter beskedet om att de var välkomna till Velodromloppet, vet jag inte riktigt, men jag fick samtal från olika håll om det var sant att Bev skulle köra racerbil igen efter så många år i sängen. Vad visste jag om hans sjukdom, men eftersom han fick licens igen, så måste han ju vara OK.

Bev var den som var mest aktiv; han ringde minst två gånger per dygn med frågor om bilen, banan etc. En fråga stack dock ut mera, och det var om en speciell dam var vid liv och kontaktbar under helgen. Som den gentleman han är så berättade han naturligtvis inte om anledningen till att han ville träffa henne, men jag antog att det var något han glömt att avsluta 1969 när han var i Karlskoga. Jag hittade tyvärr inte damen ifråga då, men senare har det visat sig att det var Eje Elghs moster som var den efterfrågade damen. Hon var vid ett flertal år Kranskulla på Gelleråsen.

I planeringen ingick ju transport till Karlskoga och boendet över helgen. För Barries del så är han ju van att fara runt i världen, och har på ett bättre sätt förvaltat sina gamla kontakter i byn. Han satte sig i bilen på tisdag kväll och körde direkt till Karlskoga; sjutton timmars sträckkörning. Inte dåligt av en sjuttiofemåring. Han ringer mig på onsdag morgon och anmäler sin ankomst. Jag talade om var han skulle bo, men det var redan fixat genom egna kontakter. För Bevs del så blev det flyg till Göteborg och upplockning av mej på Landvetter för vidare färd till banan. Bev inkvartades i min husbil.

Vid ankomsten till banan stod hela mekarteamet under ledning av Matte Mek uppställda nästan i givakt. Bilarna och gubbarna var, och kommer nog aldrig mera att vara så uppolerade som de var nu. Malmberg som mekade Kojan åt Barrie hade till och med rakat sig och satt upp håret i hästsvans. Stämningen, och kanske den litet överdrivna respekten för våra engelska gästförare, släppte inom tio sekunder, då gubbarna visade sig vara av samma "skrot och korn" som oss andra. Inpassningen av bilarna var litet annorlunda mellan våra gäster.

Barrie hoppade in bakom ratten och efter fem sekunder var saken klar, "Man får köra med det material man har" sa han. Till saken hör att han på sina racehelger i Europa kört upp till sex olika bilar på en helg. Så det handlar i hans fall mera om att anpassa honom själv till bilen än tvärs om. Med Bev var det litet mer komplicerat då han inte suttit i en racerbil på många år. Den nyinköpta hjälmen, för dyra pengar, fick honom att få panikkänslor. Det är inte lätt att köra med integralhjälm, 75 år gammal, och aldrig gjort det tidigare. En vanlig gammal hederlig Jethjälm, ett par riktiga glasögon och en snusnäsduk räddade läget. Det var ju så det var på hans aktiva tid.

Träningen på fredagen gick bra för Barrie. Han visade direkt med sina varvtider var skåpet skulle stå. Bev behövde litet mera tid för att komma upp i tempo. Matte Mek och Barrie hjälptes åt att ändra litet på Bevs Formel Ford, så det gick bättre och bättre framåt dagen.

Kvällens övningar bestod mest i att mingla runt i depån och att hälsa på gamla vänner från förr.

I nästa nummer kommer slutet på "Så kan det bli...."

Ha det bra och God Jul och Gott Nytt År, om vi inte hörs innan dess.

Pelle Svensson

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Ja, så var det då dags för årets näst sista nummer. Det förra numret som var det första i färg, fick ett gott mottagande, och jag fick ett muntligt löfte från styrelsen att fortsätta på samma väg med detta, så vi gör väl det.

Vad gäller regler på personlig utrustning mm. så verkar det lugnt till nästa år; de verkliga ändringarna kommer tydligen inte förrän 2013. Observera att datumet 2012-01-01 som står i TR 6 på Förbundets hemsida är felaktigt, och att det alltså är 2013-01-01 som gäller.

Nedan finns nästa års datum för RHK-Cupen. Kinnekulle gör re-entré vilket säkert glädjer många. Observera dock att datumen är preliminära, även om vi fått dem bekräftade. Det är ju STCC eller TTA som kan ställa till det om de skulle ändra på sina fasta datum, ja, de skall egentligen inte alls gå att ändra på, men vi har ju sett motsatsen tidigare. Annars så är väl datumen ungefär vad vi varit vana vid.

Preliminär kalender för RHK-Cupen 2012

Anderstorp	19-20 maj
Karlskoga	16-17 juni
Knutstorp	7-8 juli
Kinnekulle	18-19 augusti
Falkenberg	8-9 september

Historien om Spider, del 2

I Rutflaggan No 1/11 beskrev vi hur Svenharry Åkesson började bygga tävlingsbilar som kallades Spider. Med tanke på den budget som fanns så var de trots allt riktigt "professionella" i sitt utförande. Formel Junior som formel försvann efter 1963, och ersattes med F-3 på 1000 cc, men med enbart en strypt förgasare. För att inte behöva tvinga alla att bygga om sina motorer så instiftade man 1964 i Sverige SM för Formel 2, där förgasarsidan var fri, men 1965 var det internationella F-3 reglementet som gällde.

PER HÅGEMAN

Utvecklingen gick framåt i snabb takt, och Svenharry var snart på det klara med att det var dags att göra en ny bil. Den gamla bilen gick inte att sälja, så Svenharry fick stuvat in bilen på ett traktortlidor. För ett par år sedan åkte han upp för att se om bilen var kvar, och det var den. Visserligen en del misshandlad av småbarn, men den fanns i alla fall. Svenharry tog ner bilen till och renoverade den och den har nu en ny entusiastisk ägare utanför hemstaden Västerås. Som sagt, Svenharry byggde en ny bil så det blev "Entré Spider MK III!" Den nya bilen var ytterligare utvecklad och väldigt attraktiv till utseendet. Den var försedd med riktiga Minilite magnesium-

"Tyvärr" säger Svenharry, "så behöll vi BMC-motorn". Visserligen så var Jack-

ie Stewart mycket framgångsrik med en Cooper-BMC 1964, men de BMC-motorer som Coopers fabriks F-3 team förfogade över kan inte jämföras med de som man som amatörbyggare kunde komma över.

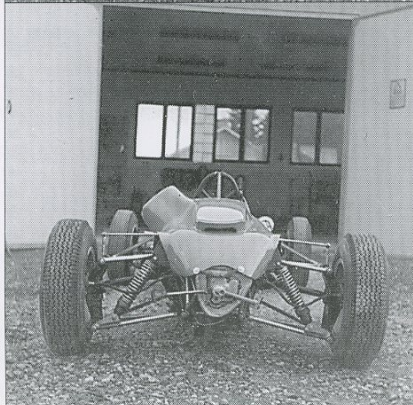
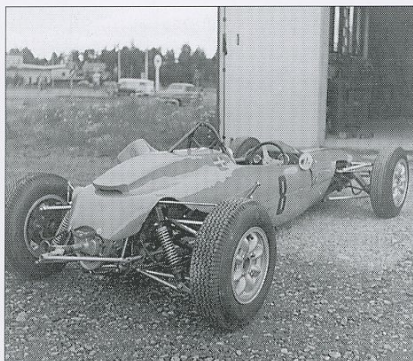
Till säsongen 1965 var vagnen klar, men tyvärr så var framgångarna blygsamma för både Svenharry och den senare ägaren Börje Björkqvist från Helsingborg. Det var Fordmotor som gällde, och Björkqvist satte också i en Holbaytrimmad sådan. Bilen blev senare "nybörjarbil" innan Svenharry, som flyttat till Skåne, fick tag på bilen och ställde undan den. Efter ett par nya ägare hamnade den för ett par år sedan åter hos Svenharry, som renoverade bilen till sin forna glans. Den lever nu ett "nytt" liv som Historisk F-3 bil i England och körde även i Monacos historiska F-3 lopp 2010.

I mitten av 60-talet kom det en helt ny formelklass till Sverige, nämligen Formel Vee. Den baserade sig



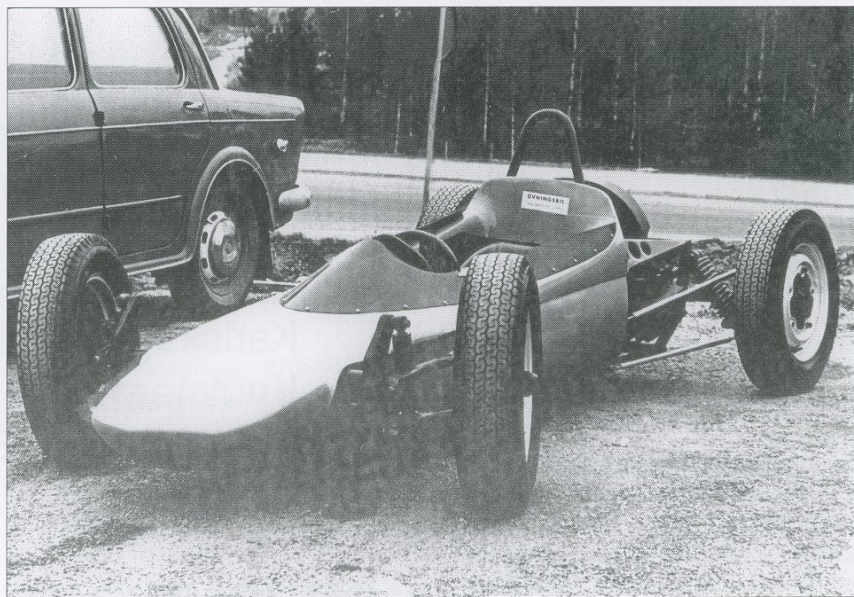
Svenharry Åkesson med sin Spider Mk III.

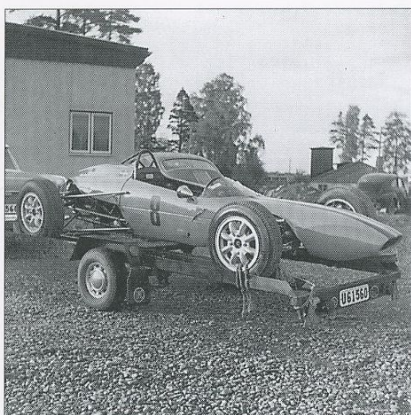
Spider Mk IV var efter dåtida mått mätt en smäcker FVee. Detta är den första och kom att bli prototyp till de senare tillverkade BMVee. En fråga: FINNS BILEN KVAR? Om Du vet något, kontakta red. eller Svenharry direkt.



Spider Mk III.

fälgar, kanske den första i Sverige med sådana hjul. Liksom alla formelbilar vid den här tiden så hade den skivbromsar.



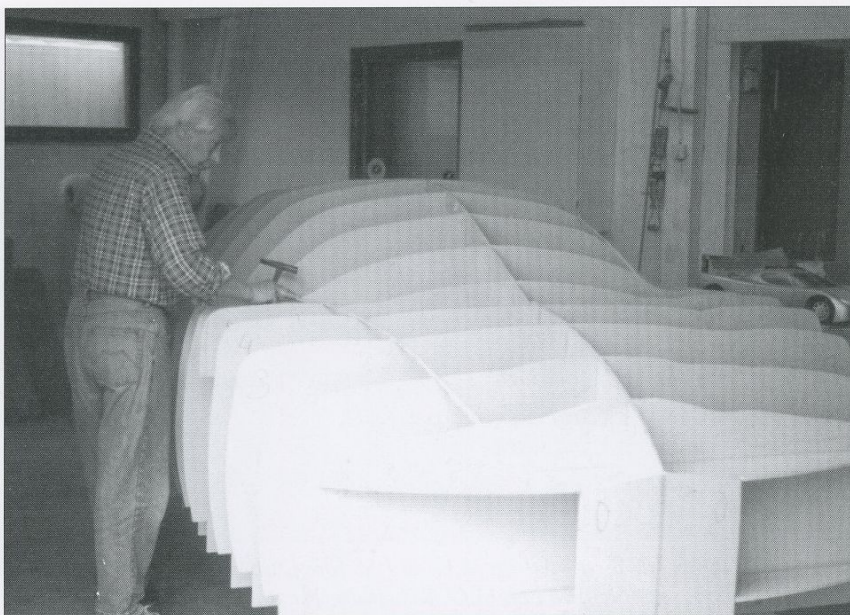


Spider Mk III.

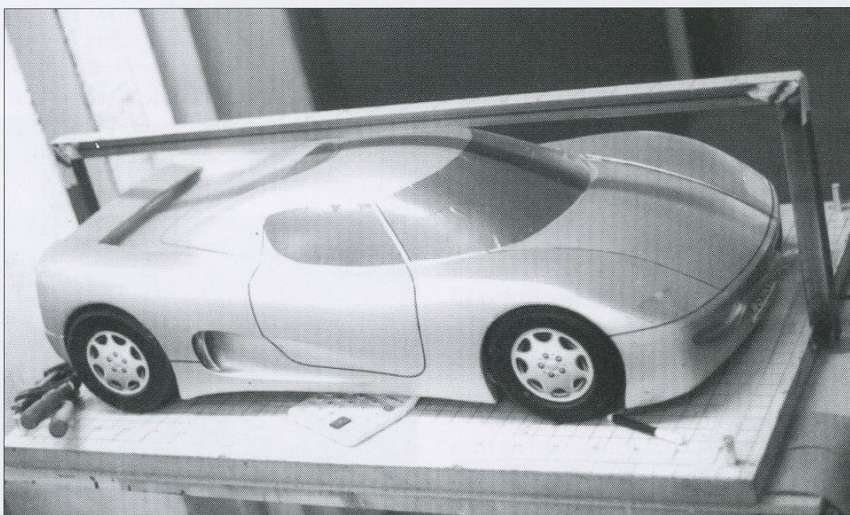
på VW-delar och kostnaderna kunde därför hållas på en rimlig nivå till skillnad från F-3 där kostnaderna skenade iväg. Svenharry ritade och beräknade och snart nog var Spider Mk IV färdig för kompisen Nils-Erik Thunberg att börja tävla med. Svenharry hade också kontakt med trimmarfirman Bertils Motor i Västerås, och fick i uppdrag att göra en liten serie av bilen, som kom att kallas för BMVee.

Dessa blev de sista rena tävlingsbilarna som Svenharry byggde, men han fortsatte med en del andra projekt och först då Silver Hawk, Cobra och Setherera. Den senare som byggdes i ett antal exemplar och via en tysk agent såldes vidare till arabländer.

Vad som kanske inte är allmänt känt är att Svenharry konstruerade det som blev den första Koenigseggen.



Svenharry "snickrar" och justerar på trämallen till Koenigseggen.



Skalmodell av första Koenigseggen.

Svenskt Sportvagnsmeeting, Ring Knutstorp 8-10 juli 2011

MSCC (Malmö Sports Car Club) arrangerade Svenskt Sportvagnsmeeting för 38:e gången. Tävlingarna kördes som vanligt på Ring Knutstorp och 285 förare kom till start. Dessutom kördes det traditionella sportvagnsrallyt som drog ytterligare 150 förare. De flesta bilarna körde i Racerhistoriska Klubbens klasser.

BENGTÅCE GUSTAVSSON

Just denna tävling är det litet extra betoning på äldre bilar, de äldsta som tävlade är från 1920-talet! De kör i ett heat för alla bilar före 1945. Det skiljer en hel del rent tekniskt på bilar från 20-talet till

40-talet, varför man kör med ett handicapsystem som bygger på banans längd, bilens effekt samt kvaltiderna. Det är samma system som användes för länge sedan när bilarna tävlade förr i tiden. I

Sverige får även lite modernare formelbilar från 50-talet köra samtidigt.

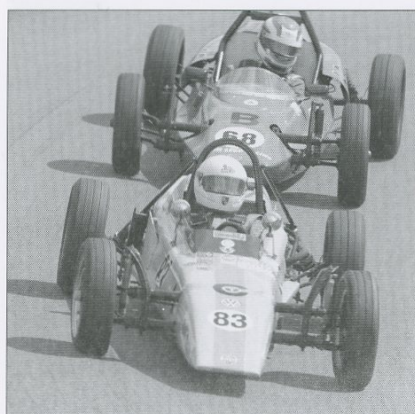
Magnus Neergaard fick ge sig iväg först med sin Riley från 1931, och de sista som släpptes iväg var ett helt varv efter. Avståndet krympte hela tiden under loppet, och när de närmade sig målgång samlade bilarna ihop sig. Roy Palm vann det första racet med en M.G. från 1934 före Glenn Billqvist i en Riley från 1935. Janne Hansson kom trea i en Bugatti 35 från 1928. I andra racet vann Roy Palm ännu en gång, nu före Neergaard och sonen Jörgen Palm i en M.G. från 1934.

I Formel Vee visade Christer Ericsson gammal fin mästerskapsform. På



Jörgen Palm ligger här först med sin M.G. K-1 SS före Janne Hansson i Bugatti 35b och Chappie Bird i en M.G. K-3. Foto: Racefoto.

kvalet var han dryga sekunden snabbare än Magnus Ek och Axel Madsen. Ek brukar alltid kvala bra, men har oftast svårare att hänga med på racen, framför allt i starten. Ericsson drog iväg och närmast bakom honom kom Johan Lund, men han var 0,3 sekunder efter i mål. Axel Madsen kom trea. I det andra blev differensen ännu större. Lund försökte hänga på Ericsson, men fick istället bryta loppet. Ek körde upp sig till andra plats, men var ändå slagen med 15 sekunder. Madsen kom trea igen. Patrik Åström var riktigt nära pallen denna gång, men fick stryk på mållinjen av Madsen med en hundradels sekund.



Sportvagnsmeetinget är välbesökt av danska förare. Här är det John Öhlers i en RPB som ligger före Nikolaj Leed i en Beach Car. Bägge från vårt västra grannland. Danmark alltså! Foto: Racefoto.

I Formel Ford var det lika förutsägbart. Henrik Hansson tog pole med dryga sekunden före Viktor Ljungdahl som

är nykomling i klassen i år. I racet tog Hansson hem segern utan att förta sig. Anders Flodegård kom tvåa. Pelle Svensson hade en härlig kamp med Ljungdahl. Svenssons rutin fällde utslag så han tog hand om tredjeplatsen. Ljungdahl fick sin revansch redan i det andra racet

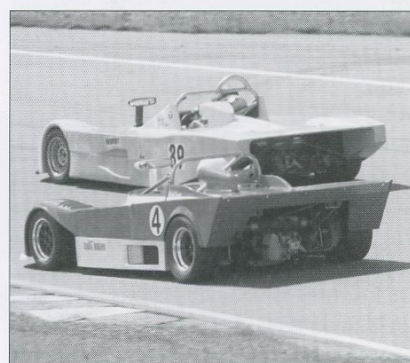


Povl Barfod i sin gamla, men ack så snygga Titan Mk 6, Formel Ford. Stefan Hellström i en Brabham BT 21B följer efter. Foto: Racefoto.

där han slutade tvåa bakom omöjliga Hansson med Håkan Lindevret som trea.

Classic Formula för nyare formelbilar körde sitt heat tillsammans med Sport 2000 som nästan är som en formelbil med kaross. Det var glest startfält senast i Karlskoga, men nu var danskarna på plats igen och då kom det 25 bilar till start. Under helgen drabbades just det här heatet av inte mindre än tre safecar situationer, vilket gjorde att de inte fick så många racevarv. Först kroka-

de "Cai Gotfred" ihop med Kåre Minnbergh och sedan fick Joakim Bergman en knuff så att han for in i avbärräcket. I andra racet fick Ole Holst stoppa mitt på NGK-krönet. I första racet vann John Frederiksen före Roger Johansson. Nicklas Johansson kom trea och han vann Sport 2000 före Ulf von Hauswolff och Dagfinn Larsen. I andra vann Frederiksen igen, nu före Lars Clasen och Roger Johansson. I Sports 2000 vann Nicklas Johansson före von Haus-



Studie i Sports 2000: "Cai Gotfred", # 89, i en Lola T596 och Michael Sundin, # 4 i en Tiga SC 79. Foto: Racefoto.

wolff och Lars "Vegas" Johansson. Det är tydligen bra att heta Johansson i de här klasserna!

I 1000 cc Cupen var Tommy Jagerwall tillbaka full av revanschlust. I Karlskoga senast fick han ju packa ihop redan efter kvalet då motorn dog. Där hade han tänkt fira sitt 45-årsjubileum som förare, med en seger, men så blev det som bekant inte. Nu visade han direkt var skåpet skulle stå genom att vara snabbast på kvalet. Tvåa var en nykomling i klassen, Staffan Borgström i en Fiat



Lars Esselius kommer galopperande på banans gräsren. Visserligen har man kört rally-cross här förr, men... Fast det var väl en Falcon som önskade att han var en Mustang. Foto: Racefoto.



Bruno Helgesson, BMC 970 S följd av Patric Bjurhovd, DKW F 12, bägge nya i 1000 cc Cupen. De följs av mer erfarna Lennart Nilsson i en SAAB Sport. Lennart var med om att starta 1000 cc Cupen. Foto: Racefoto.

Abarth 1000 TC (Den som "Myggan" byggt). Han var 0,298 sekunder efter. Borgström är ingen nybörjare i racing, han har bl.a. kört Porsche i många år. Lars Davidsson kvalade in som trea före Mikael Mohlin som ännu en gång var bästa Saab. I racet drog Jagerwall iväg som en raket, men redan efter fyra varv rasade kopplingen, och han fick köra de sista sex varven med bara treans växel.



Kurvfight i 1000 cc Cupen. Först # 46 Staffan Runius, Fiat Abarth 1000 TC. T.h i bild, Lars Göransson, NSU Prinz 1000, t.v. Anders Jensen, SAAB 96 Sport och i kölvattnet Kari Lehto, BMC Cooper S 970. Foto: Racefoto.



Nils-Fredrik Nyblaeus i Austin Healey 100 M före Göran Lidebjer i BMC Cooper S.
Foto: Racefoto.

Davidsson var snart ikapp och tog sig förbi. Jagerwall hängde på så gott det gick och det räckte för att försvara andraplatsen i mål. Kari Lehto kom trea. I andra racet fick både Davidsson och Borgström kanonstarter medan Jagerwall, med ny koppling, fastnade i trafik. Davidsson fick en lucka till resten av fältet. Jagerwall tog sig upp till andra plats, men nådde aldrig Davidsson som vann med 4,2 sekunder. Kari Lehto kom återigen trea.

I heatet för äldre standard och GT-bilar hittar vi bilar från 1965 och äldre. De är uppdelade i två heat; över och under 1300 cc. Dessutom delas bilarna in i flera klasser efter cylindervolym.

I heatet för de större bilarna hade Roger Adamsson pole före Johan Solman och Anders Schildt, alla tre i GT-klassen. Adamsson tog ledningen medan Solman och Schildt kämpade om andraplatsen. Efter en liten sammanstötning tappade Schildt ett par platser. Lars Bondesson kom tvåa och Solman trea. I andra racet var Solman snabbast och han vann före Adamsson och Bondesson.

Standardbilarna hittade vi en bit ner i startfältet. Lars Esselius fick en flygande start då han hamnade utanför banan och hoppade som en känguru över gräsmattan. Han tog sig upp på banan igen, men fick bryta några varv senare. Roger Andersson var bästa standardbil. John Millbank kom tvåa och Håkan Lidebjer kom trea. I andra loppet var det engelsmannen Millbank som vann före Andersson och Kenneth Rydh.

I heatet för de mindre bilarna under 1300 cc var det också GT först över mållinjen, men Christer Nilsson var i ensamt majestät då han vann med 22 res-

pektive 34 sekunder! I GT-klassen var Jörgen Brynne och Nils-Fredrik Nyblaeus närmast bakom i första heatet och i andra var det Brynne och Lennart Almström. Bland standardbilarna var det mest "Hundkojor", och där var det Frank Edwinsson som vann före Bengt Bengtzon och Daniel Frodin i första racet. Bengtzon och Frodin har lika hård kamp varje gång de möts på banan. I andra racet lade sig Sissela Lidebjer i deras fight och tog tredjeplatsen från Frodin.

I heatet för nyare standardbilar 1966-71 tog dansken Tommy Kjehr pole med sin fina Ford Escort. Hemmaföraren Kent Persson stod tvåa med sin

Ford GT 40. Persson lyckades sedan vinna båda racen före Kjehr och Jürg Bächli.

Bland standardbilarna 1972-81 var Anders Berger överlägsen i det regnsvåta kvalet. Han var över två sekunder före Bent Sörensen. I racet drog Berger bara ifrån det övriga fältet och vann med nästan 15 sekunder före Rolf "Myggan" Nilsson. Ytterligare 15 sekunder kom en hel klunga med bilar och där lyckades till sist Tomas Hall slita sig fram och ta tredjeplatsen. Andra racet såg ut att bli en repris av det första, men Berger blev nonchalant och började köra på säkerhet och vips så var "Myggan" ifatt honom. Det är inte lätt att växla upp tempot igen, men Berger tog i för kung och fosterland och lyckades pressa sig upp till ledning igen. De följdes åt under några varv innan "Myggan" plötsligt gick i depå med förlorat bränsletryck. Berger kunde därför åter defilera i mål före Hall och Benny Rasmussen.

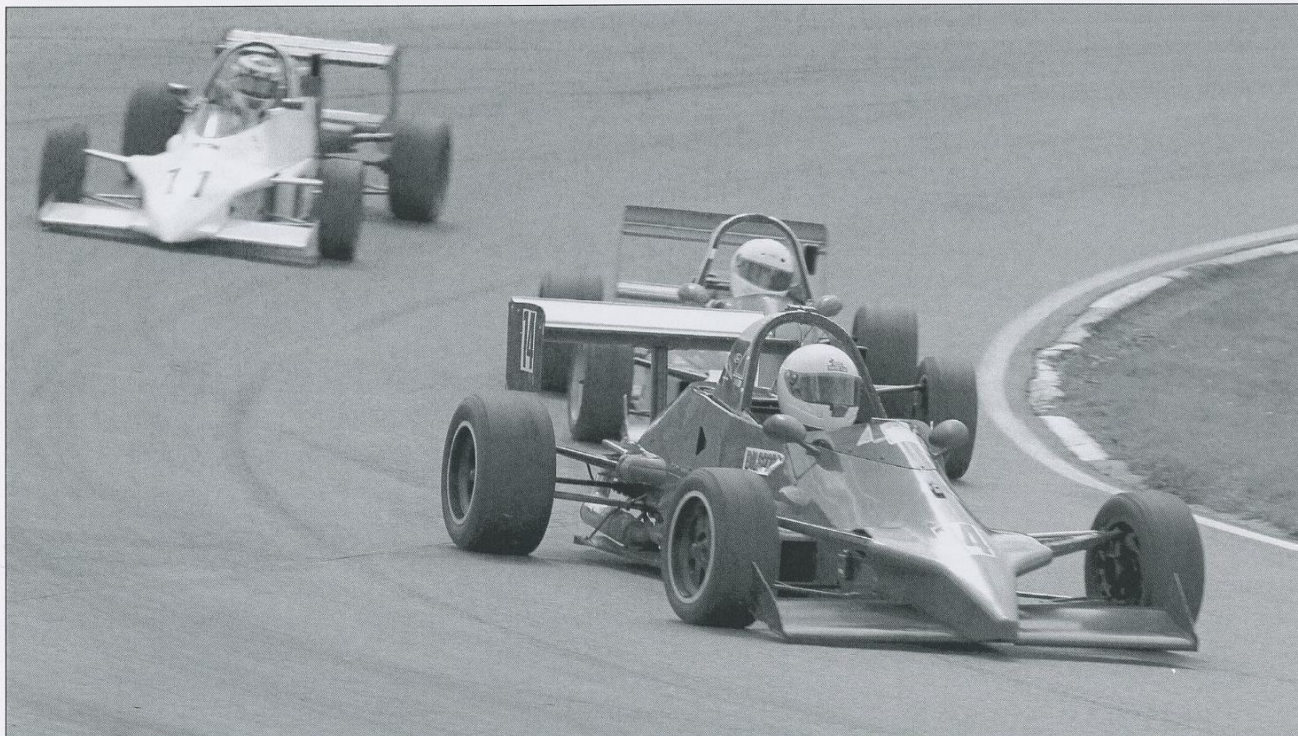
Man passade också på att fira två jubileum under helgen. Jaguar E-type och Volvo P 1800 fyller båda 50 år i år. För 50 år sedan skulle man börja spela in en TV-serie i England som hette Helgonet med Roger Moore i huvudrollen. Då vände sig TV-bolaget till Jaguar och frågade om de inte ville skänka en E-type som skulle få fin reklam i TV. Jaguar tackade nej, och som vi alla vet blev det istället en P 1800 som Helgonet fick som tjänstebil.



Först # 29 Sören P. Christensen från Danmark i Ford Escort RS 1600, följd av landsmannen Brian Stoltze i Ford Mustang och Staffan Borgström i en Porsche 911 ST. Foto: Racefoto.

Knutstorpssbilder

Veteranen Ole Vejlund före landsmannen Lars Clasen (från Stehag) och Leif Jørgensen. Heldanskt! Kanske inte så konstigt då hälften av "slicksformelbilarna" kom från Danmark. Foto: Racefoto.



Heja Tomelilla! Först hade vi "bara" Rolf "Myggan" Nilsson. Nu har vi ett helt gäng nere från metropolen i Österlen. T.v. Christer Nordin i Ford Escort TC och t.h. Mats Nilsson i Volvo 142. Foto: Racefoto



Segerpallen i FVee, söndagsracet. I mitten segraren Christer Ericsson, t.v. Magnus Ek som blev tvåa och t.h. Axel Madsen, trea. Foto: Racefoto.

Knutstorpsbilder

Ett helt radband av bilar. Först Rolf "Myggan" Nilsson, följd av Tomas Hall, Erik Berger och Benny Rasmussen, alla i Ford Escort RS 1600. Därefter Magnus och Robert Paulsson i var sin Ford Capri RS 3100 och Jonas Nylén, Opel Commodore. Anders Berger, Escort och Bent Sörensen, Porsche har redan hunnit ut ur bild.
Foto: Racefoto



Ingvar Malm, trogen Formel Junioråkare körde sin vackra Fiatmotorförsedda Volpini. Foto: Racefoto.



Tungt artilleri i GT/GTS-klassen. Johan Solman i Jaguar E-type före Anders Schildt i en Austin Healey 3000. Foto: Racefoto.



Falkenbergbilder



Huvudkombattanterna i Formel Fordheaten på Falkenberg, # 9 Viktor Ljungdahl och # 50 Henrik Hansson. Unge Ljungdahl drog faktiskt längst strået i bägge racen. Foto: Racefoto.



Oversteer & understeer. Anders Schildt, Austin Healey 3000 visar den första varianten och Lars Bondesson, Lotus Elan den andra. Vilket som är bäst kan man tvista om, men Anders vann i alla fall bägge heaten.



Vid söndagens Formel Veeheat hade Fader Pluvius öppnat kranen för fullt. Hasse Hillebrink testar vad aquaplaning är för något med sin Kaimann. Foto: Racefoto.



Magnus Ek hörde också till dem som fick testa blötan i söndagens FVee-heat med sin Hansen 2 förgasarebil. Foto: Racefoto.



Här har starten gått för söndagens Formel Veeheat. Bilden talar för sig själv. Foto: Racefoto.

RHK-finalen på Falkenberg

RHK-Cupen körde sin final på Falkenbergsbanan för sjunde året i rad. Närmare 200 bilar stod på startlinjen i vad som är Sveriges största racingserie. Vi fick se många fina fighter i dagarna två.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

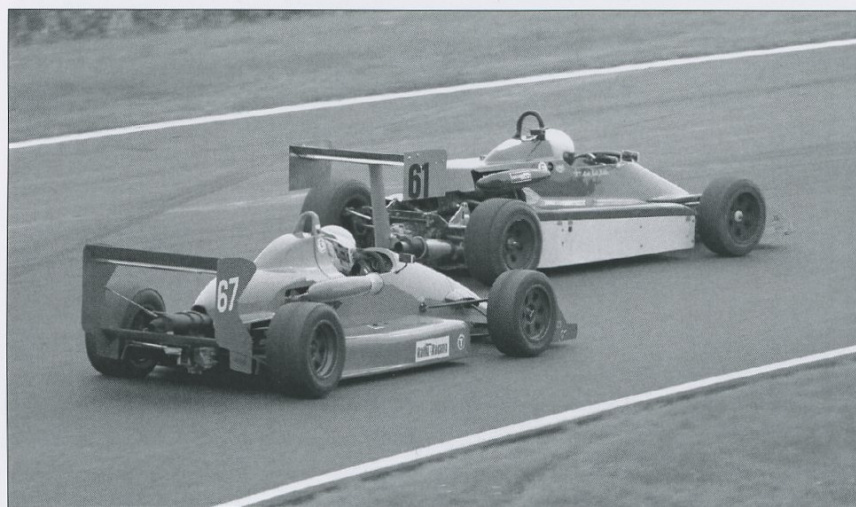
Den moderna formelbilsracingen må vara nästan död i Sverige, men i den historiska racingcupen vimlar det av formelbilar fördelade på fyra olika heat. I klassen för de nyaste och snabbaste bilarna hittar vi gamla F-3:or, F-2:or, Formel Opel Lotus och Formel Ford 2000.

Sonny Johansson var tillbaka med sin fina Reynard-Alfa Romeo F3 och tog pole. I första racet vann Torgny Johansson i en F-2 före John Frederiksen i en Opel Lotus och Lars Clasen i en Formel Ford 2000. Polemannen Johansson tvingades tyvärr att bryta. Det blev samma ordning även i det andra heatet.

I Formel Vee var det 20 bilar till start. Magnus Ek fick äntligen sin bil till att gå och då tog han pole position och han vann första heatet före Christer Ericsson och Johan Lund. La-



Tyvärr var det tunt med bilar bland de äldsta. Här har vi dock Mads Gjerdrum i en M.G. KN före Ingvar Malm i sin Focus-Peugeot Mk III. Foto: Racefoto.



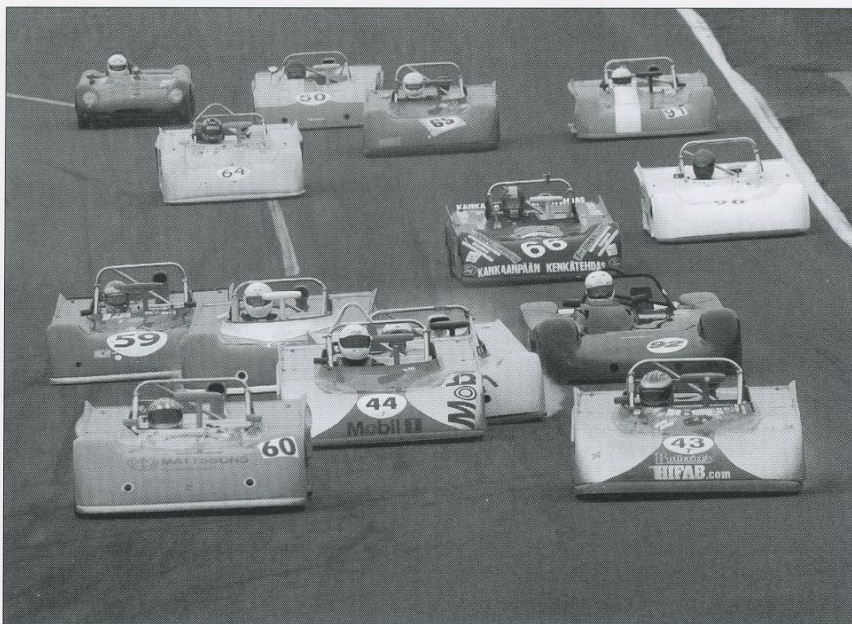
Här har vi Micke Jublin # 61 i en Magnum 833 före Roger Johansson # 67 i en Reynard-Toyota 883. Foto: Racefoto.

gom tills andra racet skulle starta, öppnade sig himlens portar och ett fruktansvärt regnväder drog in över banan. Större delen av racet fick köras bakom säkerhetsbilen, där till sist Lund stod som segrare före Axel Madsen och Magnus Ek.

Henrik Hansson har dominerat Formel Fordklassen i många år, men i år har han fått hårt motstånd av en ung utmanare som heter Viktor Ljungdahl. I Väler senast tog Ljungdahl sin första seger. Nu i finalen stod Hansson i pole i båda racen, men efter hårda fighter var det Ljungdahl som gick segrande ur båda racen.

I heatet för de allra äldsta, monopostbilarna fick vi se några riktigt gamla klenoder som kördes av Mads & Per Gjerdrum, Ingvar Malm och Per-Olof Håkanson.

I Sports 2000 tog Nicklas Johansson pole före Joakim Bergman. Bergman tog starten, men Johansson tog sig



Ett riktigt hyfsat startfält i Sport 2000. I täten Nicklas Johansson # 60 t.v. och t.h. Joakim Bergman # 43. Mellan dem har vi # 44, Ulf von Hauswolff. Nicklas vann bägge racen. Foto: Racefoto.

I GT-klassen vann Anders Schildt, Austin Healey 3000 före Lars Bondesson, Lotus Elan.



Två varianter på Marcos. Närmast # 7 Lasse Hagman i en Luton "Gullwing" och med # 23 Jan Hellberg i en 1800 GT med Volvo B 18-motor. Foto: Racefoto.

förbi. I mål skiljde det 3,5 sekunder. Dagfinn Larsen kom på tredje plats. I starten av det andra heatet blev det en bromsduell där Bergman såg ut att kunna ta hand om ledningen, men det blev ändå Johansson som kopplade greppet och han gick mot en ny seger före Bergman och Ulf von Hauswolff.

I 1000 cc Cupen vann Lars Davidsson bägge heaten där Reinhold Daubner och Tommy Jagerwall turades om de andra pallplatserna. – Jag är mycket imponerad över Davidssons framfart. Min bästa varvtid i år var en tiondel bättre än



Läser han Aftonbladet? Nej han har förstås valt Expressen! Foto: Racefoto.



Ulf Svensson (nej inte han från Varberg) ställde för första gången upp med sin Saab. Tyvärr råkade han rulla på lördagen, men han gav sig inte, utan ställde med friskt mod upp igen på söndagen. Bilen bär vissa spår efter lördagen. Här ligger han före Alf Påhls-son, DKW AU 1000 S. Foto: Racefoto



Lennart Bengtsson har tagit ledningen i söndagens Std 66-71 heat med sin BMW 2002 ti före Tommy Brorsson, Ford Escort TC. Senare gick Brorsson om och vann. Foto: Racefoto.

i fjol när jag vann, så jag kan inte skylla på att min bil går för dåligt heller, sa Jagerwall.

I det stora standardvagnsheatet för bilar före 1965 var det rena uppvisningen av Lars Esselius. Han startade sist i första racet, men vann ändå! Andra racet startade han från pole, och då kunde naturligtvis ingen stoppa honom från att ta ännu en seger.



Roger Andersson snurrar med sin Lotus Cortina och ställer de följande Hundkojorna med # 131 Carsten Warnich och Bengt Bengtzon i ett dilemma. Foto: Racefoto.

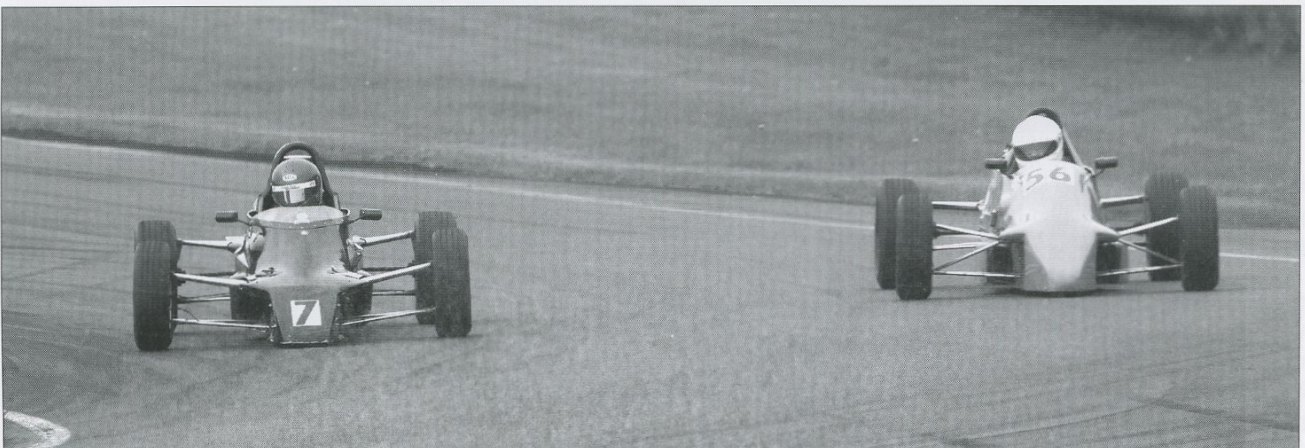


Erik Berger har tagit täten i klungan före Tomas Hall, Magnus Paulsson och Bent Sörensen. Foto: Racefoto.

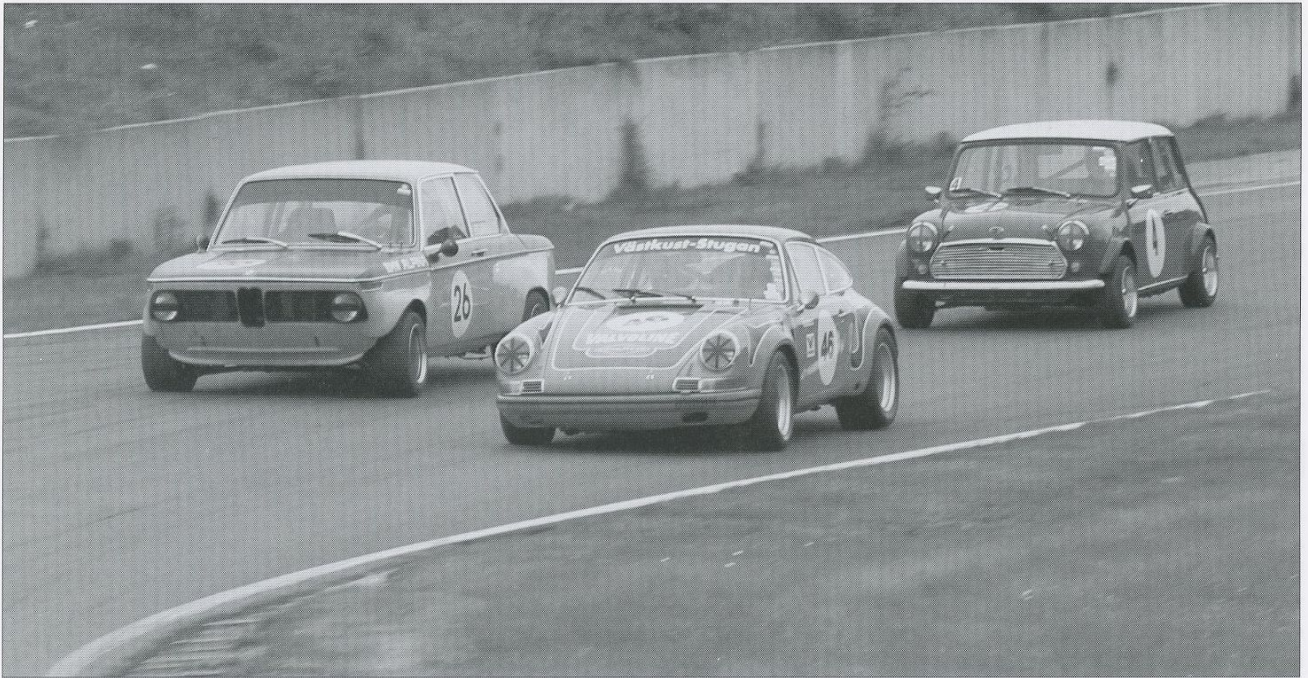
Anders Berger
före Rolf
"Myggan"
Nilsson under
söndagens
kubbning i
Std. 72-81
racet. Berger
gick från sista
till första
plats. Foto:
Racefoto.



I heatet för standardbilar 1972-81 var Rolf "Myggan" Nilsson i storform. Han vann första heatet lätt före Tomas Hall och Erik Berger, medan Anders Berger bröt redan på andra varvet med tändningsproblem. Anders fick starta sist i andra racet, men körde i ett ursinnigt tempo och efter drygt halva racet var han ikapp "Myggan" som inte hade något att sätta emot. Erik Berger och Tomas Hall hade en hård fight om tredjeplatsen. Hall satte allt på ett kort och bromsade väldigt sent för att ta sig förbi på näst sista varvet, men det var för sent och han snurrade.



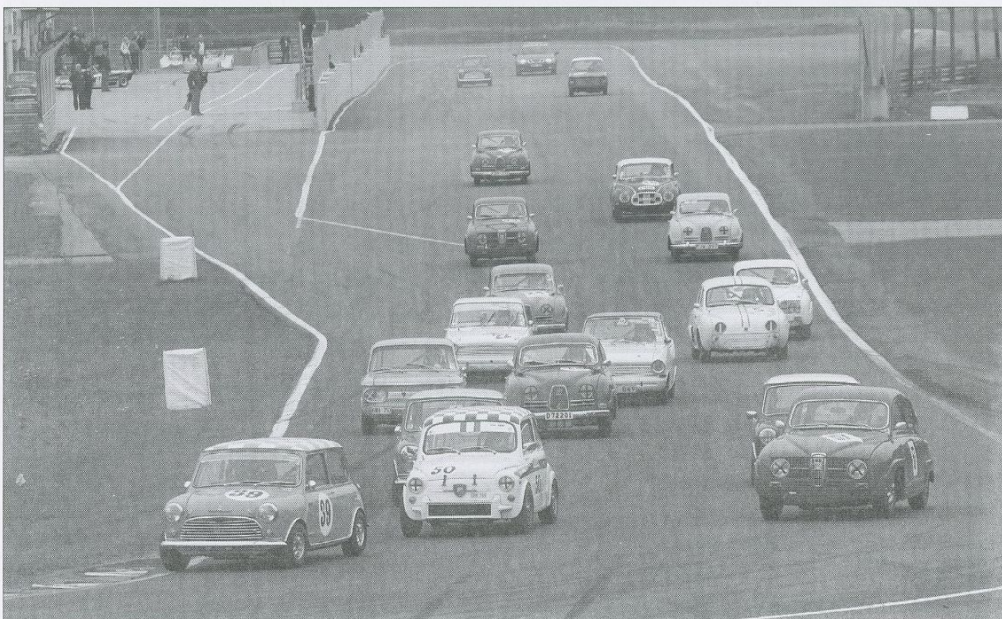
Anders Flodegård t.v. i fight med Alf Blomgren, t.h. Foto: Racefoto.



Standard selection. Olle Victorin i sin Porsche 911 ST före Rikard Hasselblad, BMW 2002 ti och Mikael Mattsson, BMC Cooper S. Foto: Racefoto.



Först Tord Jersler följt av Sissela Lidebjer och Max Viebke (skymd), alla i Hundkojor. Dick Gärder håller sig i bakgrunden med sin Volvo Amazon. Foto: Racefoto.



1000 cc Cupsstart. Hyggligt med deltagare trots att några föredrog Goodwood. Tättfigurer från vänster till höger är segraren Lars Davidsson, Morris Cooper S, Reinhold Daubner, Fiat Abarth 1000 TC och Mikael Mohlin, Saab Sport. Foto: Racefoto.

PROFILEN med RACERBILEN: Lennart Henjer

Lennart i aktion med Alfa vid årets Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp – ett evenemang som Lennart inte missar. Foto: Racefoto.

Lennart Henjer, cool, lugn och alltid väl förberedd. Inga bucklor på bilen, men ofta med prisbuckla med hem, kör sin Alfa Romeo Giulietta Sprint för 32:a tävlingssäsongen på raken!! Trettioandra!!! Liten italiensk språkkurs: Det heter Giulietta, som uttalas Julietta, inte med hårt G.

ÅKE LUNDIN

Alfafabriken startades för hundra år sedan; ordet är en förkortning av fabriken hela namn, sedan kom vid första världskrigets slut Nicola Romeo in i firman, så det blev Alfa Romeo. I början på femtioalet, när bilar började ges namn istället för nummer, ville någon alludera på William Shakespeares tragedi Romeo och Julia. Julia var en mycket ung kvinna, alltså Giulietta, diminutivformen av Giulia.

Lennart Henjer är bördig från Småland. Den som uppmärksamt åker från Anderstorp norrut mot Gislaved finner en avtagsväg med orten "Henja". Lennart var extremt tidigt motorintresserad, redan på trehjuling låtsades han ha backspeglar för att backa in i garaget. Det fortsatte med Vespa, där han bland annat inom Vespaklubben kört Gymkhana, en sorts terrängkörning. Men Lennart har också kört Vespa runt Isle of Man många gånger och med stor framgång.

Rally med Opel Kadett, några rullningar, men också framgångar, sedan kom Alfa Romeon. Först gick den som bruksbil ett par år, sedan kom banracing. Den behövdes renoveras åtskilligt, därför behövdes förstås plåt. Nu var det så att Lennarts morbror hade en fabrik i Anderstorp, P.M. Liljekvist, tillverkare av reservdunken Never Stop. Minns ni? Det var lagom tjocklek på plåten, så innan de gick till bockning eller skrotning, fick de ersätta Alfans "pastaplåt".

Bilen är fullständigt original; exempelvis hade Giuliettorna aldrig diffspärr, så det blir att leva med hjulspinn både i vått och torrt. Motorn har naturligtvis renoverats, men Lennart räknar med att den nu har gått en bra bit över 2000 mil på bana och det är minsann inte dåligt.



Själv säger Lennart att det han ser fram emot är att få uppleva bilens femtioårsdag som banracingbil. Snacka om Historisk Racing!

Lennart tävlar för teamet "No Racing Team", men det skall vi mera i detalj skriva om i samband med intervju med Per Hågeman. (??? Reds anm)

Lennart i Saaben före Paul Lund i DKW F-11 på Jyllandsringen.

Tack Lennart för trevlig stund vid intervjun och många trevliga stunder på banorna.



Här framgår att Lennart är väldigt aktiv med sin Alfa, och speciellt på Sportvagnsmeetinget på Ring Knutstorp.



Isle of Man Manx 400.



Med Kojan på Knutstorp.



Isle of Man scramble. Lennart och Mikael Eckerstein.

Classic & Sportscar Meeting, Våler, 27-28 augusti 2011

Racerhistoriska Klubben körde årets näst sista tävling i Norge tillsammans med Norska Sportvagnsklubben. För sjunde året i rad kördes Classic & Sportscar Meeting. Tyvärr var det färre deltagare än vanligt, men de som var där hade det trevligt. De som gillar att köra i regn brukar aldrig bli besvikna på Vålerbanan. Det var samma i år med växlande väder.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

I det mindre formelbilsheatet körde formel Ford tillsammans med Formel Vee. Henrik Hansson var den ende RHK-föraren som vunnit samtliga race hittills i år. Han tog pole, men han fick se sin trend bruten då den unge Viktor Ljungdahl vann första racet just före Hansson. Ljungdahl debuterade i formelbil så sent som i år, och han har tagit stora kliv framåt under säsongen. I andra racet visade Hansson var skåpet skall stå då han vann.

De nyare formelbilarna körde tillsammans med Sports 2000. Här blev det en riktig familjeaffär. Torgny Johansson tog pole med sin March F 2 före sonen Dan i en Opel Lotus. I första racet vann Dan före Nicklas Johansson i en Sports 2000 och pappa Torgny kom trea. I andra racet vann Torgny före Niklas.

Det duggade tätt med överraskningar under helgen. I 1000 cc Cupen tog Mikael Mohlin sin första seger någonsin med sin Saab 96 Sport före Lars Davidsson BMC Cooper S. Mohlin körde en Mazda RX 7 med stor framgång för närmare 10 år sedan, men har haft ett långt uppehåll innan han gjorde comeback i år med den betydligt motorsvagate Saaben. Det andra racet vanns av Davidsson före Mohlin och Staffan Runius, Fiat Abarth 1000 TC.

I heatet för äldre standard & GT-bilar före 1965 hittade vi det största startfältet med 19 bilar. Här blev det hemmaseger då Dag-Henning Nielsen vann dubbelt före Johan Solman. Bästa standardbil i båda heaten blev Edwin Solheim i en liten Austin Cooper S.

I heatet för nyare standardbilar 1966-71 vann fjolårets norske mästare det första heatet och i det andra vann Morten Larsen i Halls gamla Ford Escort.

Avslutningsvis kördes heatet för de nyaste standardvagnarna, 1972-81. Det var snudd på utklassning i första heatet när Anders Berger vann med 11 sekunder före Holm Jacob Matheson. Andra heatet blev jämnare, och då vann Matheson.



Mikael Mohlin överraskade med att vinna det ena 1000 cc Cup-heatet med sin Saab Sport när det regnade, så det var väl ett riktigt "Saab-väder". Bilden är dock från Falkenberg där han här fightas med Tommy Jagerwall. Foto: Racefoto.

Nostalgibilder från Velodromloppet den 21 maj 1967



*Reine Wisell,
Brabham BT 18,
segrare i Formel 3.
Foto: Gerry
Johansson.*



Starten i Grupp II, 0-1000 cc. Fr.v. segraren Leif Englund, i mitten 3:an Bo Johansson (Brasta) och t.h. 2:an Olof Wijk, samtliga i Fiat Abarth 1000 TC Foto: Gerry Johansson.



*Lennart Sundin från
Sports cars mekar
med Picko Trobergs
McLaren M1. Tyvärr
fick Picko bryta efter
att ha blivit trängd
av banan och en
följande lufttur.
Foto: Gerry
Johansson.*