



RUTFLAGGAN

4

2012

RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

RHK:s meste poängplockare!



8 Hans Eklund Saab 96 GT plockade hem mest poäng i RHK-Cupen. Här är han i farten på Falkenbergsbanan följt av bl.a. # 66 Anders Hansen, Opel Kadett och # 43 Per Ola Persson, Saab 96. Foto: Racefoto.

**Glöm inte att betala medlemsavgiften
– och årsmötet i Jönköping den 9 februari!**

Mellanhand

Ofta klagas det över vårt förbund och de människor som sitter i förbundsstyrelsen, historiska utskottet och i klubbstyrelsen. Nivån på klagosången är ofta ganska onyanserad och ostrukturerad. De som yttrar sig och klagar, oftast på hemsidan, är mestadels felaktigt "inside" informerade och är otåliga i sin väntan på svar, vilket jag kan förstå, då vi är olika som människor. Innan man gör dessa inlägg, tänk på att det är inte bara vi aktiva som besöker sidan, utan även människor som kanske vill informera sig om vår verksamhet och på sikt vill vara med.

För att klubben skall fungera och följa de demokratiska regler som är uppsatta, finns en "tågordning" för hur man kan få igenom de ändringar som man som klubbmedlem skulle vilja ha.

I de fall det berör klubbens grundläggande verksamhet eller stadgar, så är ordningen att det är årsmötet som beslutar. Detta sker genom att man lämnar en motion till sittande styrelse. Den skall

vara styrelsen tillhanda senast två veckor innan mötesdagen. Styrelsen kan avslå motionen om man inte tycker att den berör klubbens grundläggande verksamhet eller stadgar. Skulle det vara så, betraktas motionen istället som en skrivelse till styrelsen och behandlas där enligt nedanstående ordning.

Då du som medlem vill ha ändringar vad det gäller regelverket eller vad det gäller genomförandet av tävlingar, var vi skall köra, hur vi skall köra, åsikter på hu andra kör, hur det skall bestraffas de som kör för hårt, i princip det som berör det praktiska, och som du har friska idéer om, så är det en annan väg som gäller.

Medlem som har tankar och förslag om detta gör en skrivelse till styrelsen. Oftast kan styrelsen ta beslut om dessa skrivelser. Känner styrelsen sig inte beslutsmässig så skickas den vidare till Historiska Utskottet för beredning och din skrivning läggs sedan fram för Förbundsstyrelsen för beslut. Observer-

ra att den i varje led kan avslås, men du har då rätt att överklaga.

I viss mån så kan jag förstå otåligheten med dessa beslutsvägar, men betänkt att det mesta av arbetet göra av oavlönde entusiaster som lägger mycket av sin lediga tid på att arbeta igenom regelverk etc., vilket gör att det finns en viss ledtid. I stort sett så tycker jag att vi har ett bra fungerande system även om det måste ta lite tid ibland.

Jag vill också passa på att tacka alla inblandade i arbetsgruppen i RHK, Historiska Utskottet och förbundsstyrelsen för den senaste tidens agerande, nedlagd tid och riktiga beslut om skyddskläder, stolar, bälten HTP-handlingar etc. som vi blivit "pådyvlade" av FIA de senaste åren. Det kan inte alltid vara lätt att sitta som "mellanhand" mellan oss aktiva och FIA.

**Bästa hälsningar
Pelle Svensson, ordf.**

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Hans eller Hybridskydd blir obligatoriskt nästa år. Det kan väl tänkas att det finns ett antal undantag från huvudregeln. För att "smällen" inte skall bli för våldsam, ekonomiskt, så har man från SBF:s sida släppt på kravet att overaller mm. skulle vara år 2000 norm, men nu räcker det med 1986 års norm under de kommande två säsongerna. Jag reserverade mig ju i mitt förra inlägg med "om nu inte SBF kommer med någon förlängning." Ibland har man en viss magkänsla. Många har nog redan 2000-overaller, men det är bra att man från högre ort lyssnar till "rörelsen". Det har man även gjort i ett annat fall. Till nästa år skall man, som Pelle också nämnde i förra RF, kunna utfärda en nationell HTP till en kostnad av 4000:-. Tänk att bara uttrycket "nationell HTP" mer eller mindre var förknippat med dödskallestämpel bara för något år sedan.

Jag skrev om FIA:s krav på internationell status och internationella licenser

vid serietävlingar som gick över gränserna. Nu verkar det som att man kan köra en tävling utomlands och fortfarande behålla nationell status. Detta var inte nämnt från min första källa, och på FIA:s hemsida hittade jag inget om detta.

Pelle skriver ovan om "Mellanhand". Och det är just det som många funktionärer tvingas vara med att upprätthålla, eller upplysa om FIA:s ibland obekväma beslut. "Skjut inte på budbäraren" brukar man ju säga, och det är just det det handlar om. Ibland kan FIA t.ex. komma med skärpta regelkrav, för att sedan dra tillbaka det. Under mellantiden har det då getts besked och investerats i utrustning, som säkert varit bra men inte nödvändigt. Och "inte nödvändigt" är tyvärr vardagen som man många gånger tvingas leva efter.

Den evolution av HTP-handlingen som FIA genomförde i slutet av 2010 med ökande kostnader, och som skulle

gälla redan från 1/1-11 är ett exempel på hur "mellanhanden" oförtjänt fick ta emot mycket stryk. Nu är det visst en reglementsändring av störtbågar för vissa som presenterades i bulletinform i slutet av november och skall gälla från 1/1-13, men jag har varken haft tid eller orkat penetrera detta. I demokratisk ordning bör ju viktiga ändringar presenteras i god tid men detta är tydligen inte FIA:s starka sida. Men man måste ju få lov att kritisera FIA när det är befogat. Men man kan nog inte räkna med att dom lyssnar.

En glädjande nyhet: Jag skrev i förra RF att Lola kastat in handduken, men den har fångats i luften. Carl Haas Auto och Multimatic har gått in och räddat Lola. Lola hade ju svenska kopplingar till Picko Troberg som ju körde Lola i FJ och sedan T 70, vilket även Joakim Bonnier och Ulf Norinder gjorde. Bonnier var ju för övrigt även Europaagent för märket.

Kallelse till RHK:s årsmöte 2013

Plats: Eurostop, Jönköping

Tid: Lördagen d. 9 februari 2013, kl. 10.00

Föranmälan: Vill du ha lunch så anmäl dig på ibsab@telia.com Kostnad 150:-

Motioner till årsmötet skall vara styrelsen tillhanda senast två veckor innan årsmötesdagen. Skicka på ibsab@telia.com

Rum kan bokas på Quality Hotel Jönköping www.choice.se

Tel 036-293 79 60 Ryhovsgat. 3, 553 03 Jönköping.

Förslag till dagordning

- § 1 Mötets öppnande
- § 2 Val av mötesordförande
- § 3 Val av mötessekreterare
- § 4 Val av två personer jämte Ordförande att justera protokollet
- § 5 Fråga om mötets utlysande
- § 6 Fastställande av dagordningen
- § 7 Styrelsens verksamhetsberättelse
- § 8 Kassareport
- § 9 Revisionsberättelse
- § 10 Fastställande av räkenskapsår
- § 11 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
- § 12 Föredragning av budget
- § 13 Fastställande av årsavgift för 2014
- § 14 Behandling av inkommande motioner
- § 15 Behandling av till styrelsen inkomna frågor
- § 16 Val av styrelseledamöter
- § 17 Val av revisor och revisorssuppleant
- § 18 Val av valberedning
- § 19 Mötets avslutande
- § 20 Övriga frågor

För 50 år sedan....

50 år kan vara en väldigt lång tid, men i vissa perspektiv kort tid. Det var i alla fall en tid då Formel Junior levde i högsta välförmåga. Men det var inte allt som var bra. Här hemma i Sverige hade vi ju "affären", visserligen 1963, med Yngve Rosqvist som på Knutstorp efter träningen blev ertappad med för stor motor – 1340 cc istället för max 1100 cc.

PER HÅGEMAN

På kontinenten så gick det rykten om att vissa förare körde med för stora motorer. Det förekom underligheter med att förare kunde släppa förbi en konkurrent i hopp om att slippa bli kontrollerad. I tysk press gick vågorna bitvis höga, och nådde sin kulmen efter Italiens "Lottoria"-GP för FJ i juni när tidningen *das Auto Motor und Sport* (AMS) och dess sportredaktör Richard von Frankenberg gick ut med "BLAMAGE WIE NOCH NIE: Formel Junior-Schwindel" på omslaget. Artikeln inne i tidningen inleddes med en rubrik: "Formel Junior am Ende? DIE GRÖSSTE BLAMAGE im Internationalen Motorsport" Artikeln inleddes dock neutralt med ett allmänt resonemang hur bilsporten är uppbyggd med olika klasser och vad som gäller.

med för stora motorer, påstått 1450 och 1300 cc. Främst var det påståenden och uttalanden från tredje person som togs upp som "bevis" om fusk. Ahrens stämde in AMS och von Frankenberg inför domstol i Hannover Bardi-Barry hade fått sin motor undersökt och dokumenterad av ÖAMTC, en stor motorklubb i Österrike. Dock långt efter det att den tävlats med. Vid identifieringen av motorn framkom det att gjutnumret "109E" stod på motorn. Detta tillhörde normalt Consul Classic med 1340 cc. Vid kontrollen konstaterade man att motorn bara var på 1098 cc och AMS förmodade då att man lagt i en Anglia vevaxel inför kontrollen, och man fick en "Aha"-upplevelse om att man använt 109 E blocket för att Consulvevaxeln

om med vetskap om att segraren troligen skulle komma att kontrolleras. När Mitters DKW-motor började gå på 2 cylindrar blev det rent pinsamt. När Mitter sedan gick i depå så stannade Ahrens nere i Müllenbach på Nürburgrings Südschleife där den tävlingen gick.

Allt detta är egentligen parenteser. Det riktigt stora var ju att Colin Chapman gick fullständigt i taket över beskyllningarna och utlyste ett vad med AMS på £ 1000 om att man skulle köra minst lika fort på Monza som man gjort på sommaren. Tidningen gick med på vadet som väckte uppmärksamhet i hela Europas facktidningar. Auto Italiana erbjöd sig att vara värd och "domare" för arrangemanget som skedde den 1-2 december. + 4 grader C och några mindre isfläckar på banan var väl inte det optimala. På sommaren hade Peter Arundell kört 30 varv på 56.40,8 (182,603 km/h) och det var alltså detta som skulle underskridas. Man började med en provkörning, och nådde en varvtid på 1.51,5 men efter 4 varv gick det galet. Det blev något fel på ventilerna, så man enades om att fortsätta följande dag. Dock anade till och med skeptikerna att det här ekipaget lätt skulle kunna vinna vadet.

BLAMAGE WIE NOCH NIE: FORMEL JUNIOR-SCHWINDEL

Man går sedan in på vad som kontrolleras vid en besiktning och hur detta går till, och närmare vad som just gäller Formel Junior, och sedan om svårigheterna med att kontrollera cylindervolymen och att detta med cylindervolym är en sådan hederssak att man inte kunde erinra sig när en sådan kontroll skett. Inte ens i F-1.

Artikeln väckte stort uppseende, och tabloidblaskorna i Tyskland hängde tacksamt på. AMS fortsatte i ett par följande nummer i samma stil: "DIE LA-WINE ROLLT, Neues zum Junior-Skandal" eller "Junior Skandal ZWISCHEN-BERICHT" med nya "avslöjanden", en del aningen pikanta. De som främst hamnade i skottgluggen var Kurt Ahrens Jr och österrikaren Kurt Bardi-Barry och Team Lotus som beskyldes att köra

inte skulle få plats i ett 105E block. AMS blev snart på det klara att det inte duger att kontrollera en motor långt efteråt, så nu siktade man in sig på formella saker. Eftersom man inte fick lov att ändra slaglängden i FJ-reglementet, så menade man att det var felaktigt att använda en Angliavevaxel i ett "Classic"-block (109E), och konstaterar kallt att den österrikiske Statsmästaren Curt Bardi-Barry kört med en motor som inte var enligt reglementet. Detta är förstas rent nonsens, vilket Bardi-Barry också påpekade i ett senare genmäle som publicerades i tidningen. 109E-blocket användes redan då även i Anglian.

Bland de pikanta händelserna märktes en tävling då Ahrens länge låg bakom Gerhard Mitter i en Lotus med DKW-motor och inte ens försökte gå

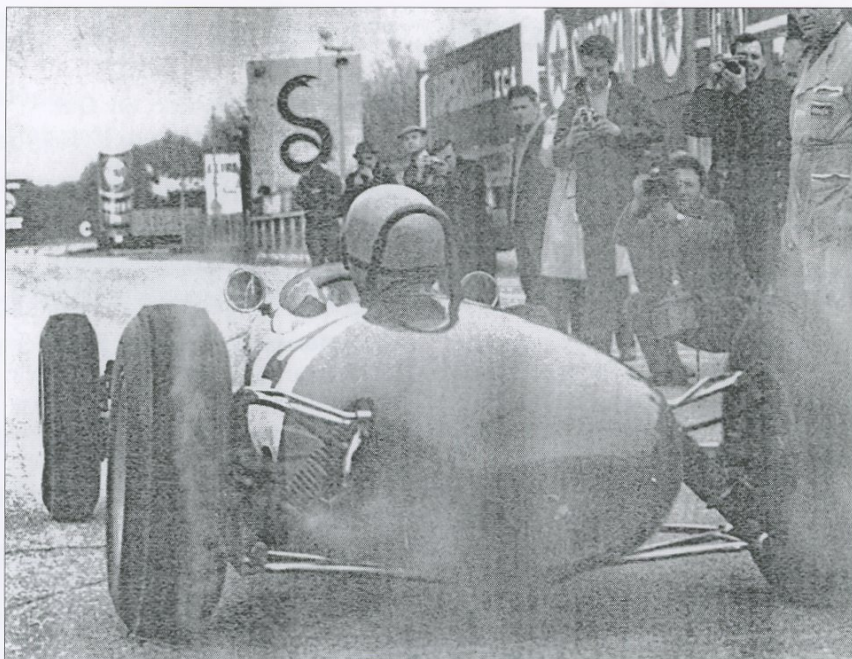
Så bar det av på söndagen, och Arundell låg hela tiden "rätt". På det 28:e varvet av de 30 körde han varvet på 1.50,4 (187,5 km/h) och de 30 varven tillryggalades på 55.48,7 min. (185,445 km/h) och hade således kört 52 sek. snabbare än i juni. Arundell körde ytterligare tre rundor där det snabbaste var 1.49,8 (188,5 km/h). Tyskarna led alltså ett nesligt nederlag och v. Frankenberg gick fram till Chapman, tog honom i handen och sade: "I apologize".

Motorn plockades isär för att mäta volymen, men detta var naturligtvis mest ett spel för gallerierna. Sedan kom det en italiensk yngling som ville köpa bilen. Inom några minuter hade Chapman en £ 2000 check i näven.

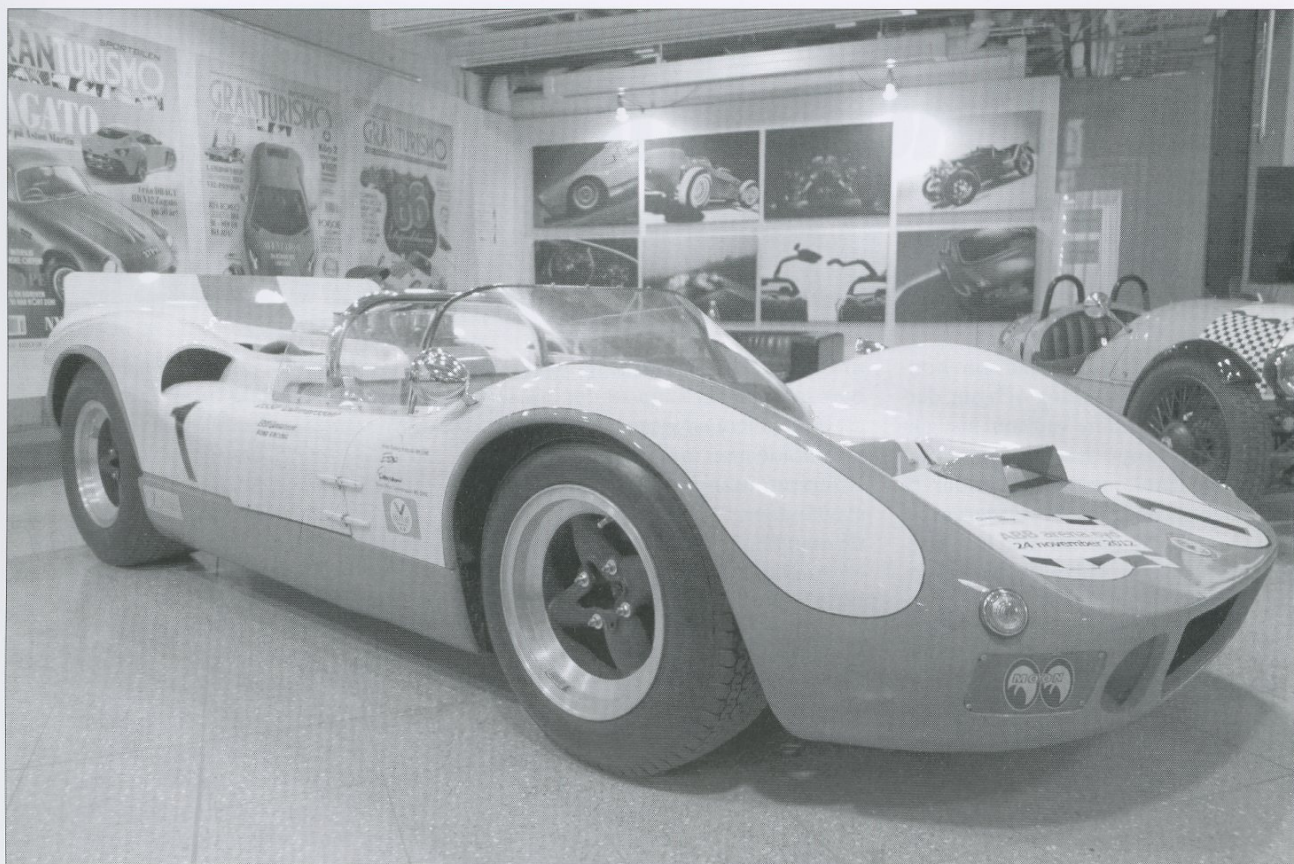
AMS skrev naturligtvis om denna historiska tillställning, men det var inte

sportredaktören, Rickard von Frankenberg, som fick skriva om detta, utan detta sköttes av chefredaktören H. U. Wieselmann. Frankenberg fick i en egen liten "ruta" förklara hur han utomordentligt beklagade att han riktat misstankar om att Lotusen hade kört med för stor motor. Wieselmann avslutade sin artikel med att världen nog skulle vara bättre om människorna öppnade munnen lika försiktigt som portmonnän.

**MONZA:
LOTUS GEWINNT
DIE 1000 PFUND**



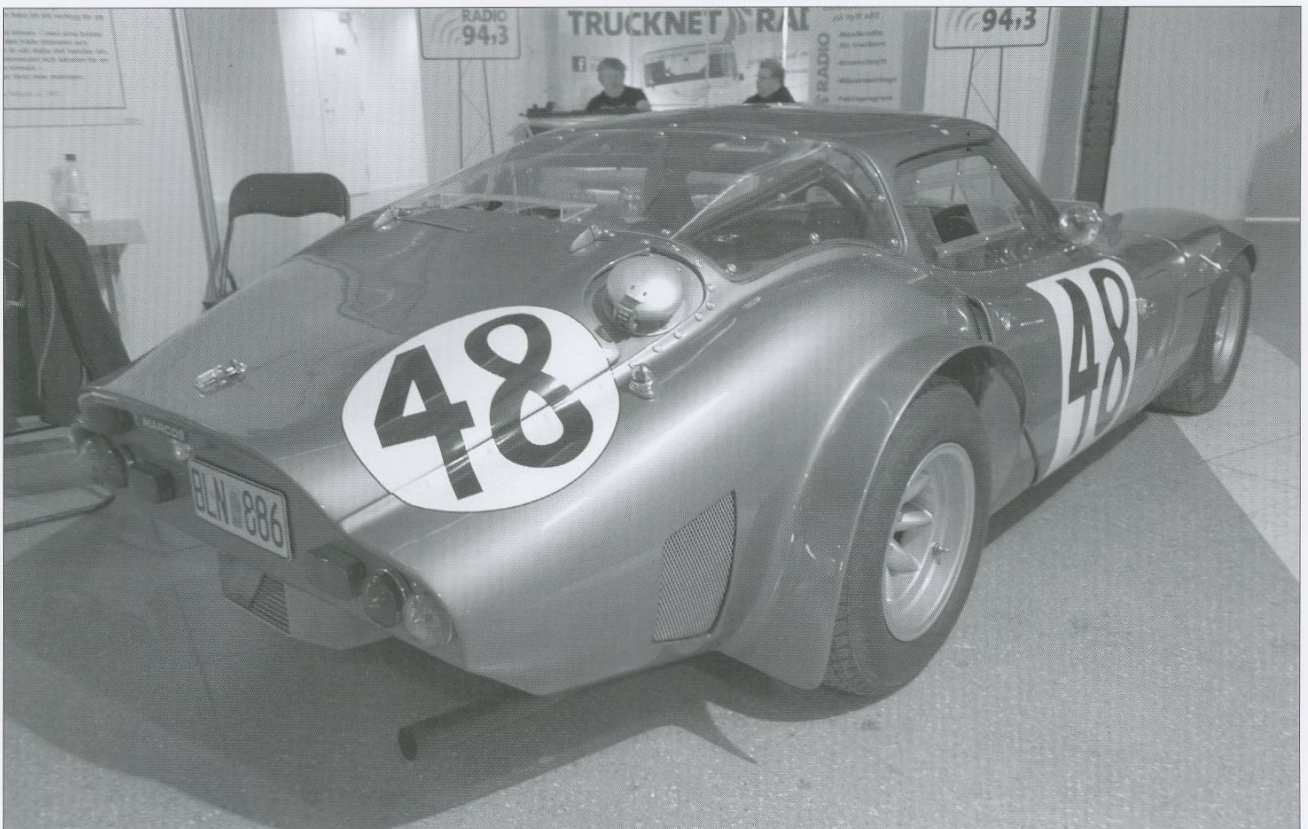
FRÅN GRAN TURISMOMÄSSAN I NACKA



Många kände säkert igen denna McLaren M1 som kördes först av Picko Troberg (grattis förresten) och sedan av "Esso" Gunnarsson. Foto: Bo Lindman.



Jan Klings mäktiga Ford GT 40. Foto: Bo Lindman.



Michael Roysons Marcos-Volvo i Le Mansutförande. Foto: Bo Lindman.

Kinneulle Ring, 18-19 augusti 2012.

RHK Cupen gjorde comeback på Kinneulle Ring efter fem års frånvaro. Det är en utmanande bana som sätter förarna på prov. Här ges ingen vila då det svänger hela tiden. Trots att många förare lovordat Kinneulle och bara längtar till att köra där, kom endast drygt 100 förare till tävlingen!

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Stockholms Sportvagnsklubb, SSK, arrangerade tävlingen åt RHK. Fredagen kördes i strålande solsken, men lördagens kval och race blev under mer växlande förhållanden med inslag av regn. Detta i kombination med oljeläckage och saneringsmedel om vartannat gjorde att förarnas skicklighet verkligen sattes på prov. Söndagen avslutades med strålande solsken.

1000 cc Cupen var återigen största klassen med 21 bilar till start. Michael Mohlin var snabbast i kvalet före Lars Davidsson och Tommy Jagerwall. Efter en trevande inledning på första racet tog Jagerwall hand om taktpinnen. Han höjde tempot, och ingen kunde svara. Han seglade ifrån övriga fältet och vann med 10 sekunders marginal

Ny i 1000 cc Cupen, Timo Murberger i en Saab 96 Sport. Foto: Racefoto.



Ytterligare två nya bilar i 1000 cc Cupen. Närmast Hasse Siggessons BMW 700 Sport, och bakom Sam Bernhardssons Hillman Imp. Foto: Racefoto.

ner till Davidsson och Mohlin. –Kul att få visa att gammal är äldst och att jag inte har glömt hur man kör på så halkigt underlag, sa Jagerwall.

I söndagens race var det fyra förare som höjde sig över mängden, och det var Jagerwall, Davidsson, Mohlin och Kari Lehto. Denna kvartett kubbades om ledningen tills man hann upp några varvade förare. Davidsson ledde just då och han hade passerat en varvad bil när det blev safety car. Resten av fältet fastnade bakom den varvade bilen som lämnade lucka till Davidsson. När fältet släpptes igen var avståndet stort fram till Davidsson som enkelt vann loppet. Bakom honom var det hård fight som slutade med att Mohlin kom tvåa före Jagerwall och Lehto. – Jag fick en obehaglig upplevelse när det var tre varv kvar. Då brände det till på smalbenen. Det var värmepaketet som gått sönder och kokhett vatten sprutade på mina ben, sa Jagerwall som ändå lyckades ta sin bil i mål.

Daniel Frodin fick sitt definitiva genombrott inom den historiska racingen då han vann det äldre standardvagnsheatet båda dagarna. I GT-heaten delade Johan Solman, Jaguar E-type och Joachim Glaes på segrarna. I heatet för nyare standardvagnar 1966-71 delade Lennart Bengtsson, BMW 2002 och Sören P. Christensen, Ford Escort RS 1600, på segrarna, och i den nyaste klassen med bilar 1972-81 var det Rolf "Myg-

gan" Nilsson och Anders Berger, bägge i Ford Escort RS 1600, som delade på segrarna.

Största formelbilsklassen var Formel Vee. Lite otippat var det Kent Bøe som tog pole före Axel Madsen och Christer Ericsson. I första racet var det hårt om pallplatserna, men Johan Lund vann med 12 sekunder före Ericsson och Green. Det var lite manfall i det andra racet.

I Formel Ford var det kamp mellan tre Katrineholmsbor. Anders Flodegård vann båda racen mot bröderna John och Axel Thim.

De nyare formelbilarna med slicks körde tillsammans med Sport 2000. Roger och Torgny Johansson delade på segrarna i Formelbilsklassen medan Dagfinn Larsen tog en dubbelseger i Sport 2000.



Skön att skåda. Thomas Thelin i en äkta Alfa Romeo GTA. Foto: Racefoto.



Hans Sandblom i en Van Diemen RF 89 före #44 Hans Roth i en Tiga FF77 och Jörn Bolding i en Lotus 51. Foto: Racefoto.

FRÅN KINNEKULLE

*Henrik Mathiasson i en FinnVau
före Per-Åke Beijersten, RPB.
Foto: Racefoto.*



*Här prepareras det
med Erik Bergers bil.
Foto: Racefoto.*

*Fr.v. Flemming H.
Eichhoff i en Marcos
1800 GT, Anders
Lotsengård i en Austin
Healey 3000,
"SID 1" och Per-Gunnar
Johansson, även han i en
Austin Healey 3000.
Hundkojan som följer
efter Eichhoff ger en
uppfattning om hur låg
en Marcos är.
Foto: Racefoto.*



FRÅN FALKENBERG

66 Ulf "Doc" Lindberg på
innern i chikanen före # 65 Jan
Annebjörk. Båda i Tiga Sport
2000. Foto: Racefoto.



Starten i söndagsracet för
"Standard '65". Lars Esselius i
tåten med sin Ford Falcon
Futura före Victor Israelsson,
Ford Mustang och Peter Kaiser,
Ford Galaxie. Foto: Racefoto.

Glatt återseende! Tim Summers
med Ulf "Barbarossa" Bomans
Ferrari 365 GTB/4 Daytona.
Det var många som kom ihåg bilen
och gladdes över att få se den igen.
Foto: Racefoto.



Rekordstor RHK-final, Falkenberg Classic

8-9 september 2012.

Det har blivit tradition att finalen för RHK-cupen körs i Falkenberg. I år slog man alla rekord. Närmare 250 bilar på startlinjen och 3000 åskådare! Även Sportvagns-mästerskapet körde sin final, och tillsammans delade man in bilarna i 14 heat.

BENGT-ÅKE GUSTAVSSON

Ett av de mest händelserika racen hittade vi i klassen för nyare formelbilar med slicks. I heatet hittar vi även Sports 2000 som egentligen är en sportvagn, men rent tekniskt är det nästan en formelbil med kaross. Torgny Johansson var snabbast iväg med sin fina March F-2. Han fick dock ingen lugn resa för Sonny Johansson jagade honom ända till mål. Segermarginalen var endast 0,177 sekun-



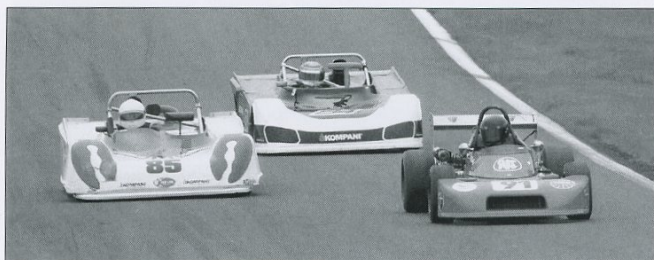
före Dan Johansson. Sonny Johansson snurrade i starten men gjorde en fin uppkörning och slutade trea.

I Sports 2000 gjorde Anders Fredriksson sitt årliga besök i RHK. Han tävlar i England till vardags. Nu vann han direkt före teamkompisen Rickard Adestam. Dagfinn Larsen kom trea. I andra racet vann Adestam före Lars "Vegas" Johansson och Ulf Lindberg.

Trängsel i svängen efter rakan. # 67 Roger Johansson och # 78 Sonny Johansson, bäge i Reynard 883. Skynd bakom Johansson, Peter Gustafson i en Magnum 853. Foto: Racefoto.

der! Joakim Broström kom trea. I andra heatet var också Torgny Johansson snabbast iväg men han fick hårt motstånd av Lars Clasen. Tyvärr slog de ihop med varandra på startrakan. Clasen bröt direkt, men Johansson linkade tillbaka till depån med punktering. Han bytte däck snabbt och var snart tillbaka i racet och började sin uppkörning. Det blev ett nytt par som kämpade om ledningen. Torgnys son Dan kämpade mot Bo Bröndum. Bröndum var starkast till sist och han vann med 1,9 sekunder

Även i Formel Ford blev det händelserikt. Fredrik Fogelberg kraschade redan på den fria träningen då han väjde för en långsammare förare. De lyckades dock få ihop bilen igen, men de hade ett annat problem. Fogelberg rasade sin vid förra tävlingen och reservmo-



Pelle Svensson i sin RALT RT1 före # 85 Anders Fredricsson och #84 Rickard Adestam i sina Tiga Sport 2000-bilar. Foto: Racefoto.

Thim. I andra racet var det Flodegård och Oscar Thim som hade en fight om segern. Flodegård bromsade på sig och for av i sandfällan. Thim hade segern i sin hand, när han också bromsade på sig! Flodegård vann till slut racet före



Här kämpar Kent Wegelt # 88 i sin Royale RP36 med # 22 Kjell Nordberg, också i en Royale, men äldre typ RP 16A. Foto: Racefoto.

Thim och Jonsson och gick därmed om Fogelberg och vann serien i år.

I Formel Vee startade John Lund från pole, men det blev ändå veteranen Christer Ericsson som vann racet före Stefan Persson och Per-Åke Beijersten. Lund tittade kanske för mycket i backspiegeln och körde av? I andra racet var det ny fight om ledningen mellan Erics-



En hel radda av FF. Först # 16 Henrik Hansson, Lotus 61, följd av Nicklas Jonsson i en Reynard 89F, Björn Otterberg, Merlyn Mk 20A, Henry Andersson, Van Diemen RF87 och Magnus Ek, Royale RP21. Foto: Racefoto.

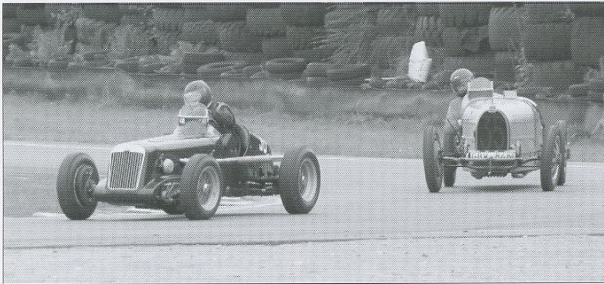
torn hade inte alls samma kraft. Anders Flodegård vann första racet från pole före Nicklas Jonsson och John

son och Lund, men även denna gång var Ericsson vassast. Han vann före Persson och Patrik Åström.

De läckra förkrigsbilarna bjöd på fin körning. De startar efter ett handcapsystem, så det kan se litet förvirrande ut på banan, men den som är först i



11 Paulina Nilsson i sin Kaimann före # 65 Ronny Bogen-Jensen, Beach Car och skyemd, Lennart Mattsson, RPB. Foto: Racefoto.



Roy Palm i MG Spec. före Janne Hansson, Bugatti 35. Foto: Racefoto.

mål är den som vinner och det blev Glenn Billqvist före Janne Hansson och Roy Palm i första racet och i det andra var det Palm före Magnus Neergaard och Hansson.

I 1000 cc Cupen stod Mikael Mohlin i pole, men när första racet var över var det Lars Davidsson som stod som segrare före Tommy Jagerwall och Reinhold Daubner. –Jag startade från sjätte rutan, och står man så långt bak, har man inte en chans att vinna i 1000 cc Cupen längre. Konkurrenten är stenhård, sa Jagerwall som startade från pole i andra. Det kom in en dimbank med fint strilregn när de körde sitt andra race. Jagerwall trivdes som fisken i vattnet, och han byggde upp en betryggande ledning, men efter ungefär halva loppet parkerade han plötsligt. Det hade



Reinhold Daubner tappar bakhjulet på sin Fiat Abarth 1000 TC rakt framför Lennart Nilsson och på avstånd Hans Eklund. Foto: Racefoto.

blivit kortslutning och det brann under instrumentbrädan. Mohlin vann före Davidsson och Staffan Runius. Daubner gjorde en spektakulär snurrning i chikanen sedan axeltappen brustit på hans vänstra bakhjul.



Kojor, Kojor, Kojor..... På innern #48 Hans Söderholm, attackerad av #49 Daniel Frodin, följd av #42 Per Skärner och # 44 Bengt Bengtzon. Foto: Racefoto.

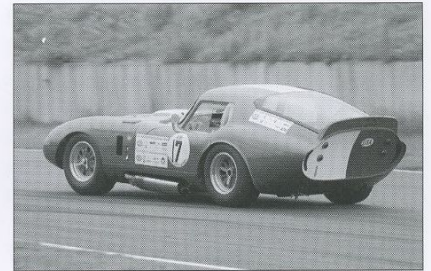
Coupé. Per Broberg kom trea. Solman tog ledningen i det andra racet, men Henrysson försökte hänga på. Han bromsade dock för sent och fick ta vägen över sandfällan. Efter denna utflykt åkte han till depån och bröt loppet. Broberg slutade tvåa och Roar Eriksson blev trea.



Krister Wigren, t.v., har träffat "original-chauffören" till sin gamla fabriks-Saab, Gösta Karlsson. Foto: Boo Nilsson.

I heatet för de större standardvagnarna före 1965 vann Lars Esselius första racet före Peter Kaiser och Pekka Nyström. I det andra vann Esselius igen före Victor Israelsson och Kaiser.

I GT-heatet vann Johan Solman före Thomas Henrysson som luftade sin fina AC Cobra Daytona



Thomas Henrysson kom med sin AC Cobra Daytona Coupé. Brutal, och den ser nästan brutalast ut bakifrån. Foto: Racefoto.

Heatet för nyare standardvagnar mellan 1966-71 fick samma förartrio på pallen i båda racen, Kennet Persson före Rikard Hasselblad och Lennart Bengtsson. Vi fick se många fina rariteter, men en stack ut litet extra. Det var en Ferrari 365 GTB/4, Daytona kallad, som kördes av Tim Summers från England. Han hade totalrenoverat bilen som var fantastisk fin att se på. Bilen ägdes från början av Ulf Boman från Varberg som drev teamet Scuderia Barbarossa. Falkenberg var hans hemmabana, varför Summers tyckte det var kul att köra just här i Falkenberg. Det var inte fråga om någon uppvisning utan Summers gasade på ordentligt och slutade sexa och femma.

I heatet för nyare standardvagnar mellan 1972-81 har Rolf "Myggan" Nilsson varit en hård nöt att knäcka för



*Claes Paulsson i en våldsamt Chevrolet Corvette. Det blev två tredjeplatser för honom. Här följs han av Magnus Paulsson och Erik Berger.
Foto: Racefoto.*

upp strax bakom täten. Rune Tobiasson debuterade i racing-SM för precis 50 år sedan och nu körde han Bosse "Emma" Emanuelssons fina Mer-BMW. Det var sista racet någonsin för den bilen som nu kommer att hamna på museum där den får sällskap av bland annat Tobiassons BMW 3,5 CSL som pensionerades tidigare i år. 87-åriga Erik Berger var naturligtvis också med. Det är 50 år sedan han tog sitt första SM-guld och det är 65 år sedan han tog sin licens.

de andra förarna i år. Han har vunnit sex av åtta race inför finalen. Han har haft hårt motstånd av far och son Berger samt Tomas Hall, men den gamle rallycrossmästaren har hållit motståndarna stängna. I första racet hade Anders Berger tagit pole med nästan en sekund före "Mygga". Berger tog hand om kommandot direkt i racet och drygade sakt men säkert ut sin ledning och han vann till sist med sex sekunder före "Mygga". Claus Paulsson kom trea. Berger stod i pole även i andra racet, men nu var det "Mygga" som var snabbast iväg. Berger låg aldrig mer än en billängd bakom honom, men han hittade aldrig någon lucka för att köra om. På sista varvet gjorde han ett sista desperat försök att köra om i Nyhemskurvan där de låg jämsides, men närmare än så kom aldrig Berger som fick ge sig med 0,2 sekunder. Paulsson tog en ny tredjeplats. Vi fick se ett par veteraner göra



*Kennet Persson vann bägge heaten för Std/GT/GTP 66-71 med sin Ford GT 40. Här ligger han före Lennart Bengtsson, BMW 2002. Det var utterligare en GT 40 med, körd av Bo Paulsson, boende i München.
Foto: Racefoto.*

RHK, Jag-Parts, Johan Solman AB, G-Partners, Karlstad Inbjuder till seminarium om säkerhetsutrustning

- o för bilarna och för förarna
 - o Tid: lördagen 9 mars, 2013, kl. 11.00
 - o Plats: Jag-Parts, Fabriksgatan 10, Virserum
 - o Kontaktpersoner: Åke Lundin, 0708-77 17 68
Johan Solman, 0495-319 20
- Specialpris på Dacke Hotell, Virserum

Alla RHK-medlemmar välkomna!

GOODWOOD 2012 – DAGBOK

1959-1960 byggde Rolf Davidsson och Stig Jedselius en formel junior som de döpte till Dojores-Fiat. Tävlingsdebuten blev Gelleråsloppet 1961 i Karlskoga följt av Vikingaloppet på Mariebergs travbana (Örebro) två veckor senare, båda gångerna med problem under träningen. Därefter lades projektet ned. September 2012 var det dags för tredje försöket, drygt 51 år efter debuten. Det försöket följer nedan i dagboksform.

LARS-GÖRAN SJÖBERG

Vintern 2011/12

Får frågor från England om hur det går med renoveringen av min Dojores-Fiat. Anar Goodwood-vittring. Svarar att det blir inte några problem att ha bilen klar för provkörning i juni och deltagande på Knutstorp i juli. Att man aldrig lär sig...

28 maj 2012

Möts av märkbart upplivad hustru när jag kommer hem från jobbet. Uppmanas titta på skrivbordet. Där ligger THE LETTER från Lord March. "Dear Mr Sjöberg, It is with pleasure that I write to invite you and your fabulous Dojores Fiat to the Goodwood Revival..." Nästa kommentar från hustrun: "Nu börjar vi träna med ett glas champagne".

Juni-juli 2012-09-21

Plockar ihop motor för att se att inget fattas, monterar motor och alla övriga prylar i bilen. Startar motorn första gången i slutet av juli. Efter provkörning är det meningen att motorn skall plockas ur för att byta kam mot en vassare dito. Blir tyvärr inte någon provkörning då kopplingen inte fungerar. Visar sig dessutom att oljan i tråget snabbt övergår till olje-vatten-emulsion...

Blir inte något mera gjort under slutet av juli och början av augusti eftersom Swebe-Coopern pockar på uppmarksamhet inför Oldtimer GP.

Augusti 2012

Träffar Duncan vid Oldtimer GP. Första fråga är hur det går med "the old girl" Dojores. Berättar triumferande att jag lyckats få liv i motorn, men att det inte blivit någon provkörning ännu. Duncan ser bekymrad ut...

Slutinstruktioner från Goodwood anländer inklusive startlistor. Framgår att temat för galamiddagen är "Dr Zjivago och ryska imperiet". Satsar på att köra med säkra kortet smoking istället för att hitta någon tsar-liknande dräkt. Ser att bara två svenskar är inbjudna till årets Revival, Kenny Bräck

och jag själv, något som jag kanske kan tänkas nämna i förbigående om någon undrar vilka svenskar som skall vara med... Inte lätt att bli inbjuden om man inte är från Storbritannien. Av 31 inbjudna i formel junior så är det bara fem icke-britter, förutom jag själv är det en amerikan, två tyskar och en italienare.

Jagar min plåtslagande granne för att få torpedvägg och dylikt samt kardantunnel innan motorn plockas ur. Trycksätter kylsystemet och vägen där kylvattnet tar sig ut i oljan. Plockar ur motorn, fixar kopplingen, fixar läckan med kemisk metall, tar med topplocket till Fjodor på Alucars och ber honom svetsa i mer material i förbränningsrummen så att det skall bli något bättre kompression. Får toppen planad. Byter kamaxel (ny slipad av Agap i Taberg), tillverkar spännare för kamkedjan (fanns inte som original?), hoppas att Ford-delarna inte skall leda till avstöttningsproblem. Ser också till att bilen får störtråge.

Kompisen Håcke jobbar med att spackla, slipa och lackera. Lackeringen färdig 1 september. Monterar med viss möda tillbaka motorn i bilen.

2-7 september 2012

Arbetsvecka, men det finns ju kvällar.

Startar motorn. Inte längre något otillbörligt samkväm mellan olja och kylvatten. Bromsarna inte luftade men en stillsam tur på planen utanför garaget visar i alla fall att koppling och 1:a fungerar.

Försöker lufta bromsarna. Händer inte något, pedalarmen tar i torpedväggen långt innan botten. "Modifierar" torpedväggen med hjälp av plåtsax, hammare och ett språk ej lämpat för små barn eller religiösa. Nytt luftningsförsök leder till att huvudcylindern fastnar i botten. Demonteras under fredag kväll, putsas invändning och får mera gummifett på tätningarna under fortsatt användning av (o-)passande språk.

Lördag 8 september

Bromsluftning. Byter stötdämpare bak.

De som fanns var som utslitna cykel-pumpar, så mina gamla dämpare från Swebe-Coopern får duga som ersättning. Hinner inte byta fram. Monterar backspeglar och nytillverkad stol. Provkör fram och tillbaka utanför garaget. Även 2:an fungerar. Motorn går rent, bromsarna tar hjälpligt. Finns ju bara en hård inbromsning per varv på Goodwood, så det löser sig nog.

Mäter bredd och längd på bilen för att kolla om den skall få plats i släpet. Borde gå med ca 5 cm marginal runt om.

Hustrun skickas att inhandla en rörkoppling för att jag skall kunna koppla in oljekylaren.

Söndag 9 september

Kopplar in oljekylaren (som sitter på pumpens sugsida), fyller olja och provstartar. Verkar fungera. Börjar lastning. Modifierar en del i släpet innan bilen är på plats med lika marginal både fram och bak. Färdig framåt kvällen

Måndag 10 september

Packar lämplig och passande klädsel för alla väder (gäller att inte glömma slips och huvudbonad för annars blir man inte insläppt i den finaste delen av depån). Lämnar hemmet efter lunch. Övernattar på Scandic i Helsingborg.

Tisdag 11 september

En lugn etapp från Helsingborg till Esbjerg. Åter danskt smörrebröd på vägkrog, något man inte får missa när man passerar Danmark. Färjan avgår enligt tidtabell.

Onsdag 12 september

Ankommer till Harwich enligt tidtabell. Inga köer på vägen, inte ens vid Dartford-bron över Themsen. Kommer till Goodwood ca 16.00 och hittar vår plats vid kanten av flygfältet. Mulet och lätt blåst. Möts av Duncan. Frågar artigt var hans bil är. Får svaret att den är "almost ready" och kommer att finnas på plats i morgon. Man är inte ensam om att vara ute i sista stund. Lastar ur, parkerar släpet och åker till the Manor Hotel i Gosport.

Typiskt pub-hotell med smala trappor och heltäckningsmattor. Kvällsmat i puben och en pint Courage (och en till för säkerhets skull för att inte riskera vätskebrist).

Torsdag 12 september

Incheckning och besiktning på pro-

grammet. Därefter cricket, afternoon tea, försammanträde och champagne-mottagning hemma hos the Earl of March.

Frukost på hotellet. OK, men "bangern" smakar absolut inte något, inte ens fadd grynkorv. Lämnar hotellet vid halv-nio-tiden, fastnar direkt i bilkö. OK att det är 4-filig väg större delen till Chichester men det tar 45 minuter att komma ut ur Gosport och upp på A27/M27. Det finns för många engelsmän som tar bilen till jobbet.

Fint väder. Solsken och måttlig vind.

Checkar in utan större problem. Tur dock att jag skaffat brev med starttillstånd från Bilsportförbundet. Tävlingsledaren är inte speciellt imponerad av texten på licensen som ger starttillstånd till alla FIA-sanktionerade tävlingar. Får ett ex av programmet och ser att det var mycket som hände för 50 år sedan: AC Cobra och Ferrari GTO gjorde premiär, Dan Gurney vann sitt första GP och kalla kriget var som frostigast i samband med Cuba-krisen. Därför är hela programmet utformat som ett top secret ryskt dokument som Secret Service lyckats lägga beslag på. Var får dom allt ifrån?

Besiktning av hjälm, overall och en sko och en handske. Får ett självhäftande kvitto att fästa på bilen (nytt sedan förra gången, tekniken går framåt även på Goodwood jämfört med förra besöket då besiktningkvittot bestod av en styv kartongbit utan klister), fångar in en besiktningssman för bilen och får en grön prick på störtbågen som tecken på att den är OK.

Mässen serverar soppa och bröd hela dagen. Tomatsoppan helt OK men broccolisoppan smakar engelskt, alltså inte något alls.

Drar iväg till cricket-planen vid Goodwood House, ser matchen i ett par solstolar (och dricker några glas Pimm's). Avbrott för afternoon tea klockan 16.00 då dessutom två Spitfires (eller om det var Hurricanes) gör en uppvisning. Verkar något tamare och högre över marken är vid förra besöket. Försammanträde kl 18.00 med förmaningar om att köra civiliserat, undvika kontakt med andra bilar och undvika kontakt med chikanen. Nedkörd chikan bestraffas med 5 minuters tillägg, också detta en förändring från senaste besöket 2004 då straffet var 10 minuter.

Försammanträdet avslutas med att Lord March hälsar "come over to the

House for a drink". Champagne serveras, men med tanke på att vi skall ta oss tillbaka till hotellet så får antalet glas begränsas. Kvällsmat i puben och en pint Courage (och en till för säkerhets skull för att inte riskera vätskebrist).

Fredag 12 september

Siktat på frukost på banan för att hinna iväg innan trafiken blir för tät. Rätt tänkt beträffande trafiken i Gosport men fastnar i trafiken till banan i Chichester. Alla tillfartsvägar skyltade med "Goodwood Revival. Sold Out" för att avskräcka de som inte har biljett. Sold out betyder att man sålt sammanlagt 146 000 entre-biljetter.

Noterar vid entrén att man dessutom uppmärksammar att det är 51 år sedan Berlin-muren byggdes. Kan inte se någon annan förklaring till varför det står ett par fullt uniformerade och beväpnade östtyska VoPo's och begär att få se ens papper, annars...

Umärkt engelsk frukost i mässtältet med allt, inklusive bangers med smak. Intogs kl 10.00 så det kan bli en aning mäktigt att äta lunch. Satsar på afternoon tea efter kl 16.00 i stället.

Lätt duggregn och vind på förmiddagen, men regnet upphör framåt lunch.

Vår träning är utsatt till kl 13.30. Behöver tanka. Rullar bilen till Sunoco's bränsledepå. Ber att få den tamaste soppa de har. Visar sig vara 105 oktan blyad. Fyller 20 liter varefter motorn startat rent och snyggt så att jag kan köra tillbaka till min depåplats.

Rullar fram till baninfarten. Order att snabbt göra oss klara. Hoppas i bilen, på med hjälm och bälte och drar i startsnöret. Startar utan problem. Stänger av igen efter några minuter eftersom allt inte är klart. Dags igen efter ca 5 minuter. Den här gången får varvräknaren fnatt och visar ca 6000 rpm vid tomgång. Naturligtvis misständer motorn våldsamt när jag kör ut. Noterar att oljetrycket sjunker i kurvorna trots den måttliga farten. På tredje varvet börjar maskineriet trots allt att tända på alla cylindrar så jag kan lägga i 4:an och ta ett varv till. Drar förvånadsvårt bra på 4:an. Tydligt kan Reine på Agap sina saker när det gäller att designa kamaxlar. Oljetrycket sjunker igen i Lavant Corner och kommer inte tillbaka när jag kommer ut på rakan, stannar och tittar på resten av träningen sittande på vällen. Varvräknaren stannat på 3000 rpm. Ser att det finns en hel del olja nere bland pedalerna.

Snabbast är inte oväntat Jack Woodhouse (ungdom...) i en Elva-BMC och Joe Colasacco i en Stanguellini, både med ett snitt på över 150 km/tim. De första sex inom en sekund. Långsammast är fyra av de fem "nya" bilarna med Michael Waller's Hillwood-Fiat längst bak, undertecknad på platsen före, där framför Rudolf Ernst i Mitter-DKW tätt bakom Duncan Rabagliati i Peter Denty's Nike-BMC. Undantaget av de "nya" är Kevin Musson's Dolphin-Ford som har 21:a träningstid och inga problem. För oss övriga var ursäktarna i tur och ordning; Waller, motorn tvärdog på andra varvet; Sjöberg, misständning och tappat oljetryck; Ernst, en kolv skar; och Rabagliati, en frostplugg flög ut.

Gör en post-mortem-review. Det finns olja i sumpen, motorn startar utan missljud men att oljetrycksnålen rör sig inte ur fläcken. Nu fungerar dessutom varvräknardjen normalt. Ytterligare felsökning bortkastad eftersom problemet med oljetrycket i kurvorna ändå gör att jag inte vill starta i racet. Huvudhypotes är att det förlorade oljetrycket beror på luftläckage i oljekylarkretsen på pumpens sug sida (anslutningarna sitter precis bredvid pedalboxen där det hamnade en del olja när jag stannade motorn), alternativt att jag faktiskt kört ned något vevlager. Om varvräknarens uppträdande orsakat misständningen, eller om felet sitter i fördelaren som sin tur störde varvräknaren återstår att reda ut. Miss-tänker det senare eftersom fördelaren är av skum konstruktion som det inte verkar gå att få tag i delar till.

Får besök i depån av både kända och okända svenskar och annat folk, inklusive vår vördade RHK-ordförande Svensson. Duschar och byter om, dricker afternoon tea med hustrun och övergår till att vara åskådare.

Kvällsmat på puben och en pint Courage (och en till för säkerhets skull för att inte riskera vätskebrist).

Lördag 13 september

Frukost i mässen på banan. Strålände solsken, 20 grader varmt och ingen vind.

Kollar läget i formel junior-gänget. Reservmotorn monterad i Rudolf Ernst's Mitter-DKW, Michael Waller har kopplat bort övervarvsskyddet i sin Hillwood-Fiat. Denty's mekaniker har satt i en ny frostplugg i Duncan's Nike-BMC, men den flög ut när de provstartade. Håller på att borra och gänga hål så att de kan sätta en bygel över pluggen...

Planerar dagen så att jag skall hinna runt i depån och dessutom se "silverpilarna" från Mercedes-Benz och Auto-Union i aktion, se Cobra-racet, lördagens heat för standardbilarna i St Mary's Trophy samt givetvis Chichetser Cup för formel junior.

Lätt att bli blasé när man går runt i depån. Cirka fjorton Ferrari GTO gör att halvdussinet "vanliga" 250 GT SWB som också står där ser ut som vardagsbilar. Hur många Grand Prix-bilar som helst från 30-, 50- och tidigt 60-tal. Tänk vilken sensation om en enda skulle dyka upp vid en RHK-tävling...

Mercedes- och Auto-Union-bilarna står i en egen depå. Lär vara enda gången sedan kriget som så många varit på samma plats samtidigt. Räkner till ca 10 st plus en Mercedes-Benz som står kvar på transportbilen (också den från 30-talet liksom den AU-transport som också finns där). Lyssnar på varmkörning av en av Mercedes-bilarna, rak kompressormatad 8:a, 640 hästkrafter. Gissa om det låter (och soppan är knappast Sunoco's tamaste...). Ingen tävling för dessa, man kör en "high-speed demonstration" tillsammans med några andra Grand Prix-bilar från före kriget. Går fort och låter ordentligt.

Tittar på första heatet i St Mary's Trophy, det för "celebrity drivers" medan ägarna själva kör på söndag. I år det 50-talsbilarna som gäller, så man kan väl räkna med den vanliga fighten mellan Jaguar Mk 1 och Austin A35 och A40 samt en massa andra osannolika bilar, bl a en Metropolitan. Man gör inga försök att ens antyda att Appendix K gäller för just standardbilarna från 50-talet. I år skall det tydligen vara BMW 700 om det skall gå fort. Körs av Jackie Oliver, men han får nöja sig med tredje plats efter bl a en snurrning. Seger till Rob Huff i en A40. Bräck kommer fyra i en annan A40 före John Hauglands osannolika Tatra. Den luftkylda V8:an i Tattran har två enorma avgasrör, som norrmännen glatt påstår är världens första "blown diffuser". Skadar nog inte att motorn dessutom har fyra dubbla Weber.

Tittar också på Shelby Cup. Nästan plågsam ljudnivå med 28 st Cobra. Två stycken saknas efter krasch på träningen. Tyvärr bara en Daytona Coupe, den som körs av Derek Hill och Kenny Bräck. Hill tar en överlägsen ledning så jag går för att ägna mig åt annat. Hör senare att Hill/Bräck fick bryta.

Går stärkt av afternoon tea tillbaka för att titta på dagens sista heat, alltså "mitt" heat. Hård fight loppet igenom mellan Woodhouse (Elva-BMC), Colasacco (Stanguellini-Fiat) Stuart Roach (Alexis-Ford) och Will Mitcham (Mallock-Ford), som kört upp sig från sjunde startposition. Mitcham leder ut på sista varvet före Roach och Colasacco, men Colasacco, som är känd för "sandbagging", passerar båda på Lavant Straight och tar segern. Tre första i mål inom mindre än 1 sekund.

De "nya" bilarna fortsatte som på träningen: Waller stannade på första varvet på samma ställe som på träningen med död motor, Ernst kom ett varv och Rabagliati kom tre varv innan han försvann i ett ångmoln. Frostplugg igen (måste vara bra tryck på vattnet i den motorn). Musson fullföljde som sista man på 20:e plats, gick på tre cylindrar på slutet.

Försvinner in till omklädningsrummet för att byta till festklädsel. Skickar hustrun till "Ladies's powder room" för att göra sammanledes. Glad över att ha fluga med hake när jag ser hur en del fruktlösa försök att knyta "äkta" rosett. Promenerar till bilen och kör in till parkeringen utanför festhangaren.

Hälsas av diverse typer utklädda till tsarens livvakter eller något liknande. Samling/mingel med champagne-glas i handen (märks att Veuve Clicquot är en av sponsorerna). Ingen FJ-åkare att mingla med än så länge. Inte konstigt då deras race slutade för knappt en timme sedan. Håller väl fortfarande på och försöker knyta fluga.

Efter någon timmes mingel hälsar Rasputin att "dinner is served". Passerar in i "Vinterpalatset" genom en gång med snöyra, tjutande vind och ylande vargar i bästa Dr Zjivago-stil. Bord, stolar, dekorationer och dukning går inte heller av för hackor. Delar bord med herrskapen Woodhouse, Longdon, Musson, Barlow samt ett icke identifierat par. Underhållning av såväl balalajka-ensemble som ballettgrupp. Käk i form av utmärkt förrätt och efterrätt medan huvudrätten, kyckling à la Kiev, var mycket engelsk, dvs helt smaklös. Viker oss efter kaffet ungefär samtidigt som ryska revolutionen bryter ut i form av bolsjeviker som stormar in till ackompanjemang av inomhusfyrverkeri och slagord. Hustrun, som har ett cyniskt förhållande till engelsk matlagning, misstänker att de tvingats smaka på kycklingen och därmed bestämt att här behövs revolution...

Söndag 14 september

Frukost i mässen på banan. Mulet men OK fränsett en del vind.

Lägger upp dagens program så att jag skall kunna se andra delen av St Mary's Trophy ("standardvagnarna"), TT Celebration (E-types, GTO, SWB, DB4GT osv) och Sussex Trophy (D-types, Lister, Ferrari, Maserati 300S osv). Promenerar dessutom runt på området tillsammans med hustrun (gäller att njuta av privilegiet med särskild tunnel under banan, så att man inte behöver blanda sig med vanlig publik...). Finns inte en chans att både hinna se racing och allt runt omkring på en helg. Promenaden stärker aptiten, det blir lunch i mässen och sedan titta på racing med avbrott för afternoon tea.

Först St Mary's Trophy. Den här gången kör ägarna. Börjar illa med ett antal varv bakom pace-car pga en bil med tappat hjul. Seger för Grant Williams, Jaguar Mk 1, som vanligt med enorma uppställ och rök från bakdäcken. A40:n som Bräck körde igår blir fjärde i mål och BMW 700:an sexa.

Dags för TT Celebration, en timma med förarbyte. Mest Ferrari (ca 10 st GTO och SWB), dryga halvdussinet E-types och lika många Aston Martin, dessutom en Lister-Jaguar, en Corvette och en Sunbeam Tiger samt två Maserati 151. E-types på de fem första platserna i mål med den första bra fighten om femte plats där Rauno Aaltonen i E-type höll Richard Attwood i Lister-Jaguaren bakom sig. Formel Junior-segraren Colasacco sätter ena Maseratin i vallen. Stuart Graham lyckas med samma sak med Aston Martin P214.

Dricker afternoon tea och lämnar hustrun i en av skinnfåtöljerna i Driver's Club. Går och kollar slutet på Glover Trophy för F1-orna från 1961-65. Två Lotus-Climax 25 ganska överlägsna. Tittar också på Can-Am-bilarna i Whitsun Trophy. Bra fight ända in i mål med Gary Pearson först i en Lola T70 en halv sekund före Jay Esterer's Chinook. Sussex Trophy slutligen vinnas av Julian Mazjub's Sadler-Chevrolet före tre Lister och Velodromlopp-bekantingen Barrie Williams femma i en Tojeiro-Jaguar.

Dagen avslutas med prisutdelning och ärevarv för de tre första i båda dagarnas alla race. Struntar i detta och drar med hustrun för att hämta dragbil och släp. Tänker hamna långt fram i kön för att komma in och lasta. Lyckas nästan få pole position, men möts av beskedet "sorry sir, you are too early" så det blir

ett varv till genom parkeringen. Kommer ändå in hyfsat men klockan är över 21.00 innan vi är färdiga.

Parkerar bil med släpet strategiskt utanför hotellet för snabb avfärd nästa morgon. Kvällsmat får bli ett par inköpta mackor på rummet eftersom puben hunnit stänga. Medhavd dryck får hantera risken för vätskebrist.

Måndag 15 september

Hänger på låset för tidig frukost, därefter avfärd i riktning mot kanaltunneln. Har inte förbokad och är beredd på att betala något extra därför. Visar sig att priset är mer än det dubbla, 360 pund, jämfört med förbokning. Lärdom till en annan gång. Åter lunchmackorna i bilen under kanalen. Inga problem med köer eller vägarbeten, stannar för natten i Hamburg efter 130 mil och ca 13,5 timmar.

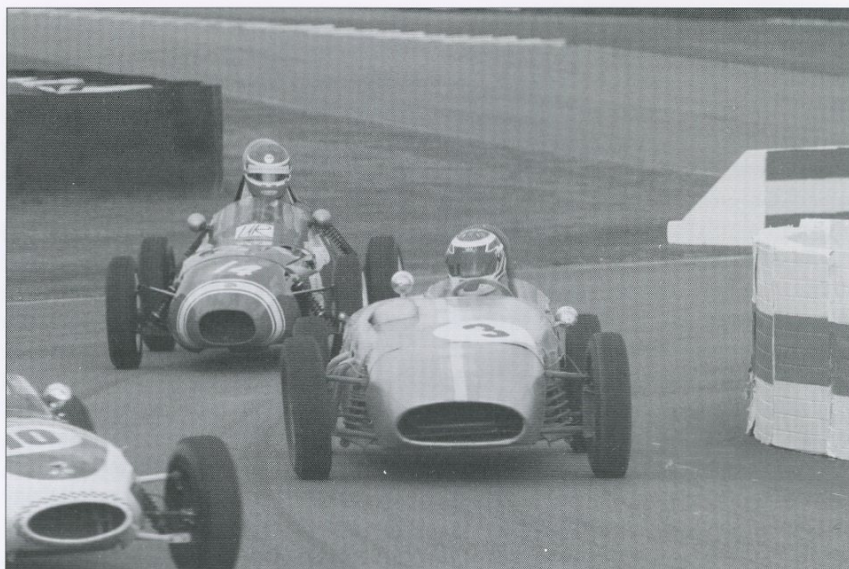
Tisdag 16 september

85 mil hem från Hamburg. Handlar kluckande godis i Puttgarden. Två kaffe med wienerbröd på färjan för ca 90 danska kronor att jämföras med 70 danska kronor för tre smörrebröd, en öl och ett glas vin på en mack några timmar senare. Hemma vid nio-tiden på kvällen. Skjuter upp avlastning till kommande helg.

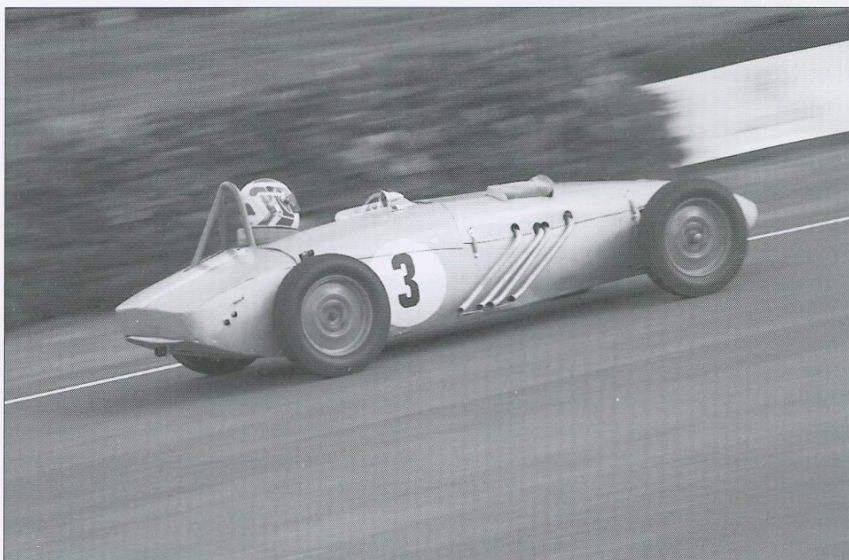
Nästa år

2013 års Goodwood Revival äger preliminärt rum 13-15 september 2013. Tänk på att biljetter enbart säljs genom förhandsbokning och att försäljningen börjar 1 november 2012.

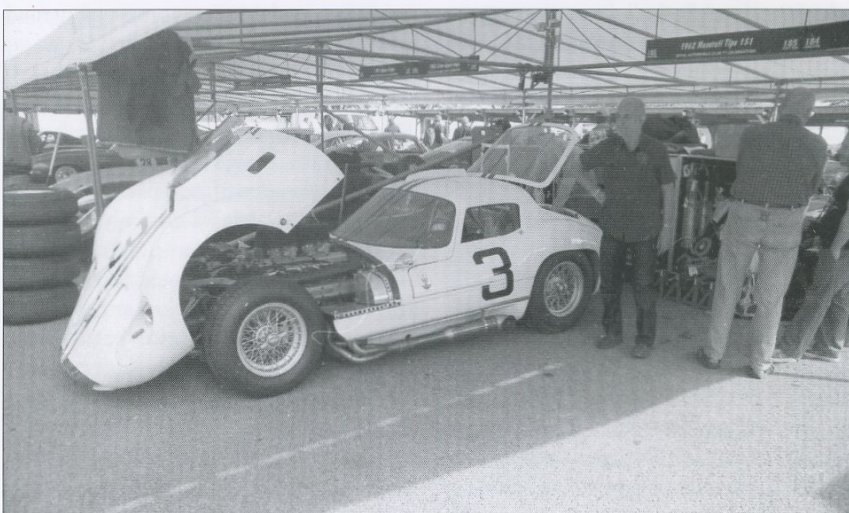
Hoppas själv på en lång vinter. En del jobb med Swebe-Coopers växellåda och inspektion av motorn, många restpunkter på Dojores, bakaxeln skall sättas fast på Jaguaren och jag borde försöka plocka ihop en motor till ena FVee-bilen och helst måla ramen till den andra. Ser ut som att Marcosen får vänta till nästa vinter...



Trångt i chikanen.



Vadå, 95 decibel.



Denna Maserati Tipo 151 firade också 50-årsjubileum då det var 50 år sedan den gick på Le Mans. Nu placerade tyvärr Joe Colasacco den i däckstraven.



Mamma och tre kalvar.

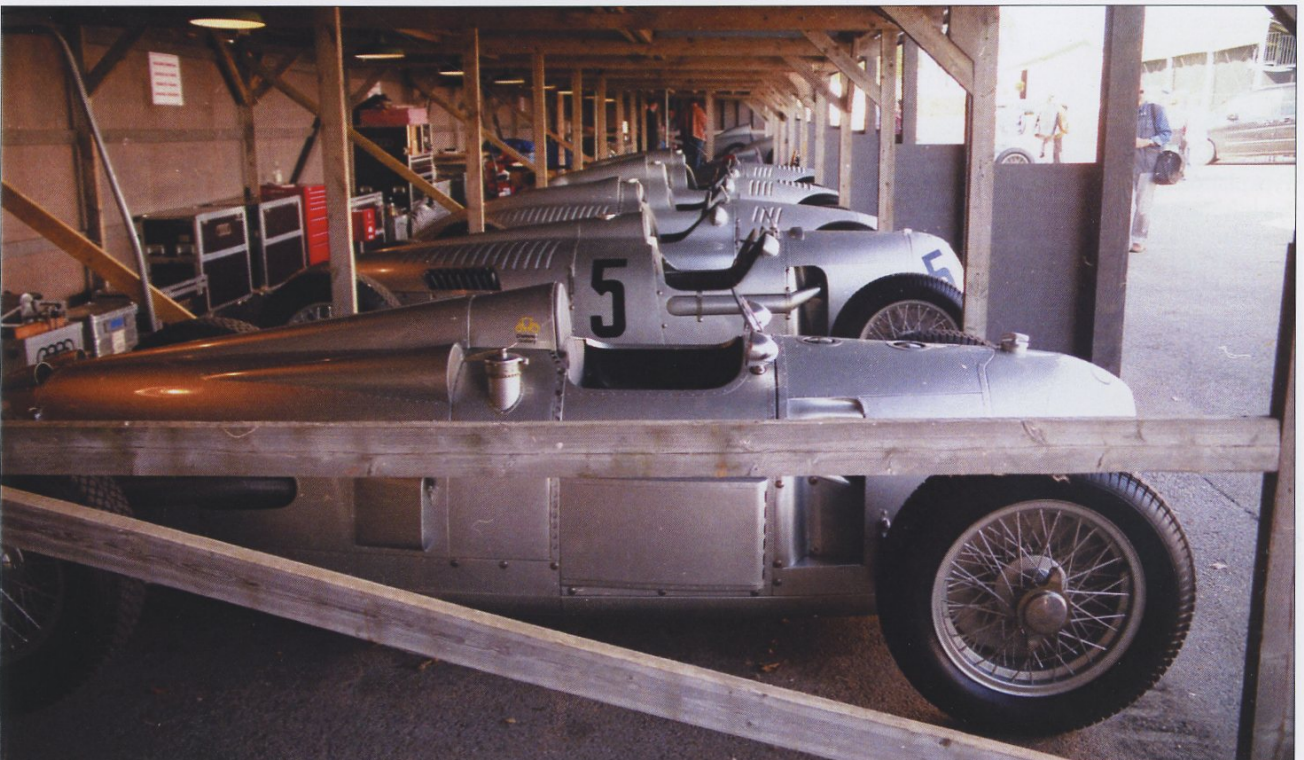
GOODWOODBILDER



*Dojores-Fiat, Michael Wallers
Hillwood-Fiat, Kevin Mussons
Dolphin-Ford och
Duncan Rabagliatis Nike BMC.
Foto: Lars-Göran Sjöberg.*



*Kenny Bräck rattade en, för honom, ovanlig
Austin A 40 Futura med HTP-papper (??)
A propos en intermittent debatt; bilen har
faktiskt plåtfälgar*



*Här har nostalgin fört oss tillbaka till före kriget. En hel radda med Auto-Unionbilar i depån. Det är frågan när, eller om,
något sådant kan komma att upplevas igen.*