



# RUTFLAGGAN

4 2013

RACERHISTORISKA KLUBBEN  
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

## Falkenberg Classic & Prisutdelningsfesten i Hjo



*"Top scorers" i RHK-Cupen 2013. I mitten segraren Hans Eklund, SAAB 750 GT,  
t.v. tvåan Björn Otterberg, Merlyn Mk 20A och t.h. trean Viktor Ljungdahl, Van Diemen RF89.  
Foto: Racefoto.*

**Glöm inte ÅRSMÖTET  
i Jönköping den 15 februari 2014, kl. 10.00!**

# Race och RHK-vänner!

## Sagan om ringen

**Varje år framåt påsktid så kommer det något smygande in i huvudet.**

Blir det någon Oldtimers på Ringen för mej i år?

Ska jag avstå i år?

Ska det bara bli ett besök?

Har de någon klass som bilen går in i för GP-slingan?

Ska jag försöka få med någon att köra Maraton?

Frågorna hopar sig och kräver ett svar så snabbt som möjligt, annars blir det ingen rofylld sommar fram tills att det är dags.

Det första svaret brukar vara att i år står jag över, men ju närmare andra helgen i augusti man kommer, desto mera tid upptar frågorna min hjärna.

Första gången man kommer ner dit så har man känslan att man likt en muslim utvandrat till Mecka. Känslan man får av alla gamla tävlingsbilar, stämningen och krogarna är helt "enkelt underbar". Som Snövit uttryckte sig. Så svaret

blir oftast att, "Ska jag avstå?" inte fungerar.

Hur kommer man då fram till svaret på nästa fråga, "Ska det bara bli ett besök?" Svaret på frågan får man genom att ta en titt i plånboken och att snällt fråga sambon vad hon har för investeringsplaner under den närmsta framtiden. Facit får man efter ett litet kalkylerande, men så långt brukar det lösa sig, då detta i sig är en viktig prioriteringsfråga.

"Har de någon klass där bilen går in i för GP-slingan?" Oftast så har de det,

men tittar man i heatklassindelningen, så får man nästan alltid köra tillsammans med betydligt kraftigare bilar än vad man själv har tillgång till. På GP-slingan är det inte så roligt att titta i backspegeln 90% av körningen.

Nej, ska man kosta på sig att köra där, så är det Nordslingan och Maraton som gäller; däri sitter det unika med Ringen. Alltså gäller det att hitta någon likasinnad. Det har under de senaste åren löst sig med att Rikard och jag delat bil. Vart annat år med Kojan och vart annat med BMW:n. Det märkliga är, att med Kojan har vi tagit oss runt hela loppet samtliga gånger. Ett stort reservdelslager, extra motor (en för träning och en för tävling) och Malmberg som mekaniker går det dock. "Das deutsche Qualitätsauto" har dock svikit oss samtliga gånger. Kanske har den svårt för hemmamatcher?

**Hälsningar från er Ordförande  
Pelle Svensson**

## Från Redaktionen

**PER HÅGEMAN**

Vi står inför en ny spännande säsong. Premiärtävlingen blir på Knutstorp den 23-25 maj; Knutstorp Revival kallat. Man vill göra ett svenskt Goodwood vilket låter oerhört spännande. För oss som tävlat på Goodwood så måste detta peka på en väldigt hög ambitionsnivå. Man undrar om det blir som på Goodwood att husbilar, släpar etc. blir bannlysta i den nedre depån och att dessa hänvisas upp till "hyllan". Vissa saker från Goodwood är förstås "omöjliga" såsom att du blir speciellt inbjuden och behöver inte betala startavgift. Att där serveras "Gula ankan" fritt vid vissa sidoarrangemang och att där är gratis frukost, lunch och Afternoon Tea är nog också svårt att uppnå. Goodwoods GT och Standardheat uppvisar ju också en kader av förare som nästan fått varje DTM eller BTCC race att blekna.

Och så var det ju det här med ljudet. På Goodwood uppmanas man att avlägsna ljuddämpare, medan vi ju har vårt max 95 dB-krav från Bilspportförbundet. Detta med ljud är också mer komplicerat än vad många tror, och problematiken kommer att belysas i kommande Rutflagga.

Det är väl ingen som förväntar sig att man skall nå Goodwoods höjder i allt, men man kan kanske komma en bra bit med litet god vilja. Picko har ju en bred erfarenhet och "know-how" av events och med hjälp av Teknikens värld och Svensk Damtidning (!) som medarrangörer, så borde man kunna nå en hel del presumtiva besökare. Men man måste kanske ha en morot om man samtidigt vill "tvinga" förarna och alla där omkring att klä sig "period". Jag kommer ihåg när jag blev inbjuden till den första "Revival"-tävlingen på Goodwood, att jag hade svårt att förstå varför man skulle klä sig i gamla kläder till ett evenemang där man skulle tävla. Annat är det nu, och även publiken hänger med. Jag skulle tro att de som fortfarande kommer i gymmaskor och T-shirt är i en absolut minoritet.

Tävlingen på Knutstorp kommer att ingå i RHK-Cupen och även i danska HMS serie. Hoppas att det inte blir några kontroverser med HTP-papper och liknande. Hoppas också att det inte innebär något negativt för MSCC och deras Svenskt Sportvagnsmeeting som arrangeras på samma bana endast 6 veckor senare.

Sedan har vi ju Mantorp Park som gör come back med sitt Nostalgia Racingdays i augusti. Tidigare, för rätt länge sen, hade vi ju Sports Car show på Mantorp just i augusti med ett brett publikintresse. Sedan hittade "någon" på att man skulle köra i maj istället. Följden blev att en stor del av entusiasterna inte hittade dit, eftersom man väntade på något i augusti som aldrig inträffade. Att ändra på tävlingsdatum är en "risky business", minst sagt.

Dessa två nya arrangemang tillsammans med de inkörda evenen, Velodromloppet GP på Gelleråsen, Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp och Finalen på Falkenberg, gör att vi har ett fullt program av förstklassiga tävlingar med Historisk Racingprofil.

I övrigt så har Historiska utskottet, HU, har krävt att all "business" gällande historisk racing och rally skall gå genom just HU, så att det inte blir som i våras, att det blir dubbla besked gällande utrustning mm, bestämda över våra och HU:s huvuden. Och det känns faktiskt rätt bra.



## Styrelsemöte Kinnekulle 2013-08-24

Närvarande: Pelle Svensson, Anders Ek, Bruno Rösler, Sture Danielsson, Åke Lundin och Lasse Hagman

Tävlingar: Förslag till tävlingskalender RHK-Cupen 2014.

1. 23-25 maj, Knutstorp. Nytt evenemang, Knutstorp Revival, med Formel 3 som huvudklass. Alla RHK-klasser ingår. Nästa planeringsmöte 27 september. Pelle S. deltar.
2. 13-15 juni, Velodromloppet
3. 4-6 juli, MSCC Knutstorp.
4. 22-24 aug., Mantorp, (Nostalgia Historic Race ?) Under planering.
5. 12-14 sept., Falkenberg.

Årsfest: Förslag, Hotell Bellevue, Hjo, 25-26 okt. med budget på 70-tusen kronor. Pelle S. går vidare och informerar på hemsidan.

Rutflaggan: "Ögats Glädje & Idé" undrar om intresse finns att få vår klubbtidning i helfärg? Anders E. tar in offert.

Ekonomi: Fortsatt god. Beslöts att köpa in lap-top, scanner och bokföringsprogram att använda till klubbverksamheten. Anders Ek handhar det praktiska. Vidare beslöts att fortsätta prenumerera på Bilsport Rally & Racing till styrelsemedlemmarna.

Pelle S. kontaktar Polar om utlovad sponsning av Velodromloppet.

Dags att diskutera fortsatt samarbete med Bengt-Åke Gustavsson om foton och reportage inför nästa års RHK-cuptävlingar.

Information om konkurrerande tävlingar, eller när lån av RHK-heat görs av andra arrangörer, skall ej läggas in på vår hemsida.

Vid pennan  
Lasse Hagman

---

## Styrelsemöte HJO 2013-10-27

Närvarande: Pelle S, Bruno R, Sture D, Anders E, Eva-Lisa A, Lasse H.

1. Ordföranden informerade kort om säsongen. 318 deltagare under året varav 209 klubbmedlemmar. 218 deltagare i historiska bilar på Velodromloppet.
2. Pelle visade de punkter som skulle diskuteras på det efterkommande planeringsmötet och mottog synpunkter.
3. Det preliminära tävlingsprogrammet fastslogs efter information om Knutstorp Revival, där planeringen fortskred. Bruno och Pelle höll kontakt med Danmark /HMS/ och flera möten återstod.

RHK Cupen 2014:

- 24-25 maj, Knutstorp Revival
- 14-15 juni, Velodromloppet GP, Karlskoga
- 5-6 juli, Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp
- 23-24 aug., Mantorp
- 13-14 sept., Falkenberg

4. Beslöts att kostnader för mat och logi i samband med avslutningsfesten skulle ersättas av klubben för närvarande styrelsemedlemmar, tekniker, web-master, redaktören för Rutflaggan samt inbjuden prisutdelare. Detta som kompensation för nedlagt arbete under året.

Vid pennan

Lasse Hagman, sekreterare.

# Falkenberg Classic 8-9 september 2013

## Final i RHK Cupen

För nionde året i rad avslutades RHK Cupen på Falkenbergs Motorbana under tävlingen Falkenberg Classic. Drygt 230 bilar kom till start.

Under året har vi följt upp klass efter klass, och nu har vi kommit till klassen för nyare formelbilar, även kallad Classic Formula, plus Sport 2000, som dessutom kör i samma heat. Detta är litet kontroversiellt då man generellt sett inte vill blanda bilar med friliggande hjul med karossbilar. Den här ihopslagningen är undantaget som bekräftar regeln, för under plastkarossen på en Sports 2000 är chassikonstruktionen ganska lik en Formel Ford 2000, och det är dessutom samma drivlina.

### BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

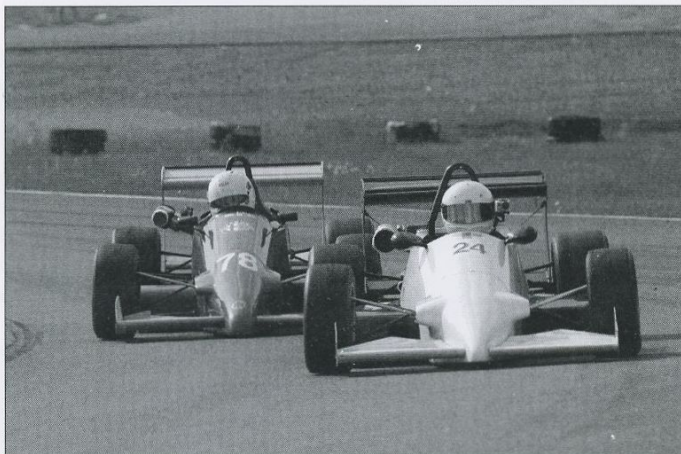
Torgny Johansson var som väntat snabbast i kvalet med sin March F-2. Han kan få det litet tufft i starten ibland, innan han fått upp värmen i däcken, men den här gången gjorde han en klockren start och ledde från start till mål. Bakom var det tätt mellan Joakim Broström och Sonny Johansson i var sin F-3. Broström tog andraplatsen. I andra racet blev det helt andra förutsättningar då det regnade. Roger Johansson bemästrade det hala underlaget bäst och han vann före Torgny Jo-

hansson och Bo Bröndum.

I Sports 2000 vann Lars "Vegas" Johansson det första racet före Thomas Forslund och Rickard Adestam och i andra vann "Vegas" återigen före Forslund och Kåre Minnbergh. Sports 2000 har körts i RHK Cupen i 10 år nu, men de senaste åren har det varit litet till-



Anders Uddenfeldt, ny i 1000 cc Cupen med sin Morris Cooper 998 i kamp med #50 Reinhold Daubner, Fiat Abarth 1000 TC. Foto: Racefoto.



Kurvfight mellan #24 Olle Johansson, Reynard 873 före #78 Sonny Johansson, Reynard 883. Foto: Racefoto.



bakagång i klassen. Deras förärförening jobbar nu på att få fart på klassen igen.

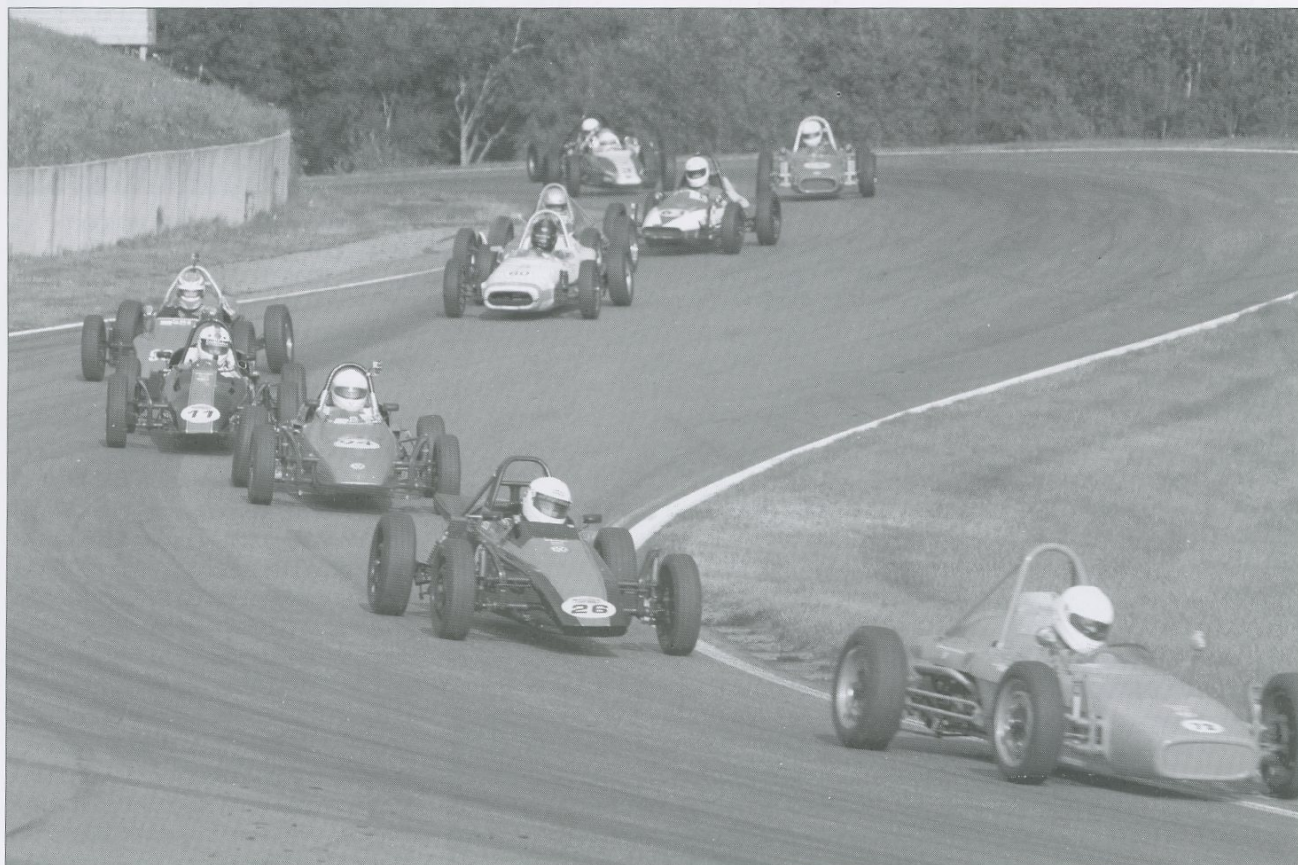
När vi summerar året konstaterar vi att den största klassen under hela året har varit 1000 cc Cupen och inför nästa år verkar det vara ännu fler bilar på gång. Det är charmiga små bilar och förarna har en god gemenskap under helgerna med långbord och egna prisutdelningar. Vid finalen tog Mikael Mohlin, SAAB Sport, pole, och han ledde större delen av första racet, men mot slutet tog sig Lars Davidsson, Morris Cooper "S", förbi och vann, och Cooperkollegan Tommy Jagerwall kom trea. Andra racet kördes i regn och då klev regnspecialisten Jagerwall fram och vann före Mohlin och Davidsson. Bland alla Saabar och Hundkojor finns det två klasser inom 1000 cc Cupen; de som är före, resp. efter 1962. I den äldre perioden vann Hans Eklund samtliga race och han försvarade därmed sin titel som RHK-mästare.

Billy Åkebrink, #81 Van Diemen RF 81, FF 2000 jagas av Bruno Hvid Nielsen, Ralt RT 30 F-3, och i bakgrunden, #59 Lars "Vegas" Johansson, Tiga SC 81, Sport 2000. Foto: Racefoto.



*Jerker Vinberg får meckat sin Dolling under sakkunnig ledning av Jens Hansen. Foto: Racefoto.*

*Formel Veeåkare anförda av Reine Bergström, RPB, följd av #26 Rolf "Myggan" Nilsson, Hansen, #94 Stefan Persson, Kaimann och Stefan Nilsson, Kaimann. Foto: Racefoto.*



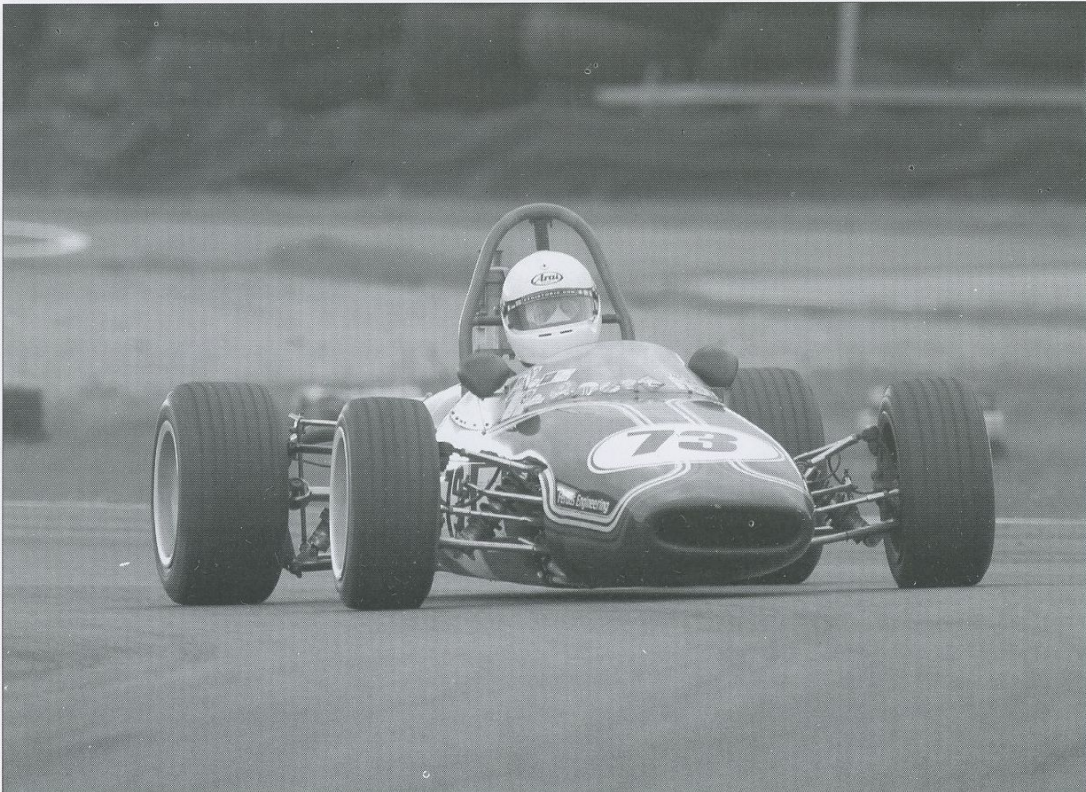
I Formel Vee hade Johan Lund en perfekt helg. Han var snabbast i kvalet och han vann båda racen med sin tvåför-gasar-Hansen. I det första racet hade han Pierre Eklund och Stefan Persson bakom sig, och i det andra hade han Persson och Reine Bergström bakom sig.

Formel Ford 1600 mönstrade många bilar till finalen. Henrik Hansson plockade fram sin Van Diemen 85:a och

han tog pole position, men tyvärr så gränslade han kurbsen och slog sönder bilen så illa att han inte kunde komma till start! Det blev trångt i starten och Micke Juhlin tog ledningen, men lyckan varade inte så länge. Viktor Ljungdahl var snart förbi och sedan kunde han vinna enkelt före John Thim och Juhlin. I det blöta andra racet var det Thim som klarade av halkan bäst. Han vann före Ljungdahl och Alf Blomgren.

I GT-heatet lekte Kennet Persson hem en dubbelseger med sin Ford GT 40. Per Broberg, Lotus Elan och Jan Hellberg, Marcos 1800 GT gjorde honom sällskap på pallen i första racet och i det andra var det Anders Lotsengård, Lotus Elan och Broberg.

I heatet nyare standardbilar, 1966-71 körde Pekka Nyström, Chevrolet Camaro Z-28, hem det första heatet före Lennart Bengtsson, BMW 2002 ti och



*Ferdinand Gustafson gjorde ett sällsynt hemmabesök på Falkenberg med sin Brabham BT 18, ex Ronnie Peterson.  
Foto: Racefoto.*

Jonas Karlsson, Volvo 142. I det andra vann Bengtsson före Magnus Larsson, Porsche 911 ST och Sören P. Christensen, Ford Escort RS 1600.

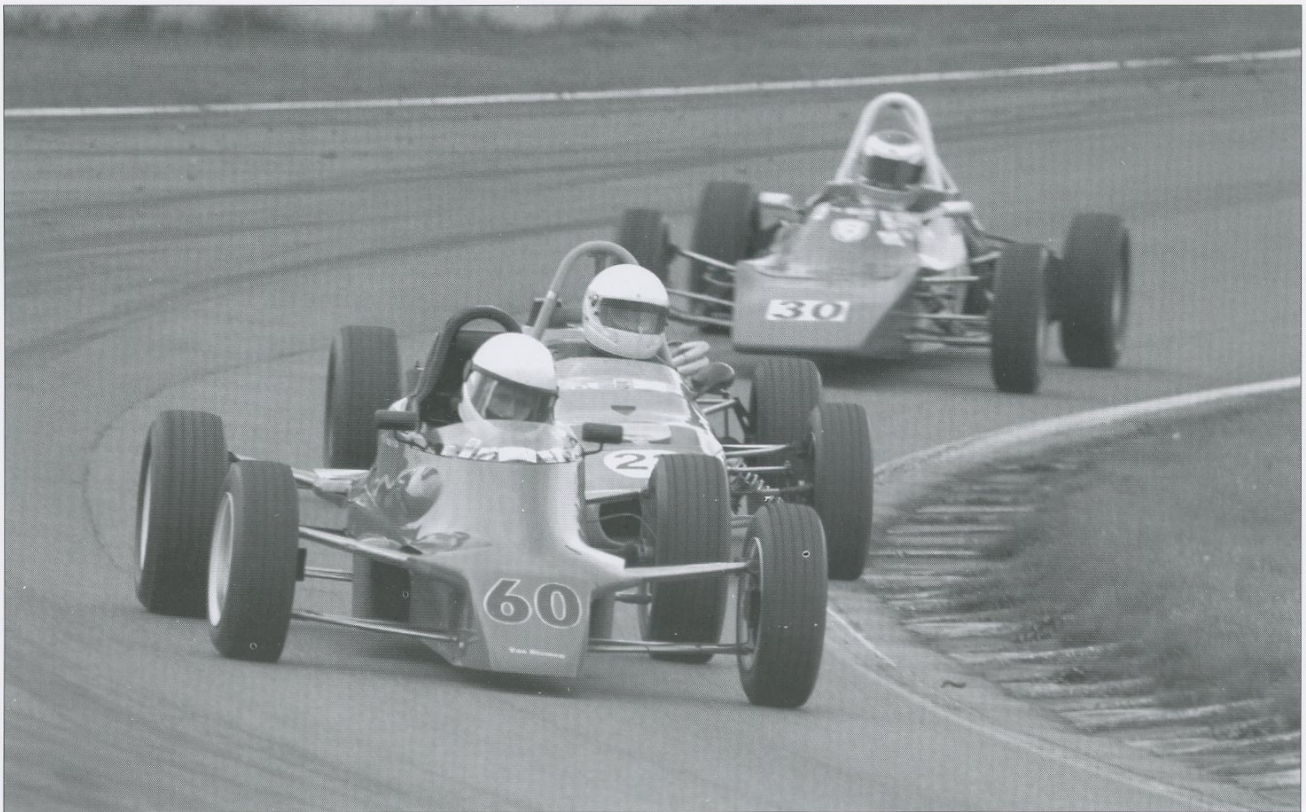
I det nyaste standardvagnsheatet, 1972-81 + Grupp A, tog Anders Berger pole. Han hade dock ingen möjlighet att sätta emot när Micke Östberg och Claes Paulsson släppte lös alla sina vilda hästar nedför startrakan. Berger gav sig dock inte, han tog sig förbi Paulsson och

satte press på Östberg, men denne kunde rutinerat hålla tätt. Ställningen i mål blev alltså, Östberg, Berger & Paulsson. Inför det andra racet blev det kalabalik! Regnet kom lagom tills att det var dags att köra ut. Alla förare fick fem minuter på sig att byta däck, men alla hann inte... Anders Berger var en av dem som fick starta från depån, men han bröt redan efter ett par varv. – Det var livsfarligt där ute, jag såg ingenting. Det blev

ju inte bättre av att vindrutetorkarna slutade fungera, sa Berger. Rolf "Myggen" Nilsson hade bättre sikt. Han körde upp sig från sista plats och vann med över ett helt varv över alla andra bilar! En strålande insats. Greger Petersson hade också startat längst bak med sin Volvo 240 Turbo Grupp A och han kom tvåa. Östberg tog tredjeplatsen.



*Prispallen för GT '65 för lördagsracet. I mitten segraren Kenneth Persson, Ford GT 40, t.v. tvåan Per Broberg, Lotus Elan och t.h. trean Jan Hellberg Marcos 1800 GT.  
Foto: Racefoto.*



*Aslak Heldal Haugen, Van Diemen RF 85 tätt följd av #23 Björn Otterberg, Merlyn Mk 20A och #30 Roy Richvoldsen, Van Diemen RF 76 i FF 1600-heatet. Foto: Racefoto.*



*Nils Fredrik Nyblaeus tar sig genom första kurvan med klassiskt Healeyuppställ. Foto: Racefoto.*



Lennart Bengtsson, BMW 2002 jagad av Jonas Karlsson i en förbluffande snabb Volvo 142. Bengtsson kom tvåa och Karlsson trea i lördagsracet efter Pekka Nyström. Foto: Racefoto.



Rolf "Myggan" Nilsson var helt outstanding i söndagens våta race med sin Ford Escort. Han varvade samtliga medtävlare!! Foto: Racefoto.





Starten i 1000 cc Cupens lördagsrace. I kamp om ledningen #57 Mikael Moblin, SAAB 96 Sport och #39 Lars Davidsson, Morris Cooper S 970. Tommy Jagerwall lurar bakom. Foto: Racefoto.



Trångt i första svängen i Classic Formula. #802 Torgny Johansson i täten med sin March 802, följd av #78 Sonny Johansson, Reynard 883 och #7 Dan Johansson, Opel Lotus. Foto: Racefoto.



Lars "Vegas" Johansson, #59, först i Sport 2000, följd av en skymd Tomas Otterberg, FF 2000, #84, Rickard Adestam och #96 Thomas Forslund. Foto: Racefoto.



*Stefan Nilsson, Kaimann jagas här av Dick Österback, RPB och Olle Green, RPB. Foto: Racefoto.*

*Roland Falkenbäck med sin trogna Alfa Romeo 2000 GTV. Mats Nilsson följer med sin Volvo 142:a på behörigt avstånd. Foto: Racefoto.*



*Daniel Frodin jagas här med sin lilla Hundkoja av två riktiga jänkejärn, Lars Esselius t.v. i bild med sin Ford Falcon Futura, och t.h. Victor Israelsson, Ford Mustang. Foto: Racefoto.*

## Prisutdelningsfesten i Hjo

Racerhistoriska Klubben hade förlagt årets fest till Hjo. Ett 80-tal medlemmar samaldes för en helg med god mat, trevligt sällskap och massvis med priser!

Helgen inleddes med en guidad visning av den 600 år gamla staden. På kvällen var det dags för utdelning av årets priser och därefter en god middag med underhållning och sen en lång kväll med dans och trevligt umgänge (censurerade bilder) avrundades helgen med informationsmöte om nästa års säsong. Dessutom höll Bengt-Åce Gustavsson och Mikael Blom en föredragning om deras senaste projekt, Svensk Racing, som skall värna om svensk racinghistoria. På den nya hemsidan, [www.svenskracing.se](http://www.svenskracing.se) kan vem som helst gå in och hitta resultatlistor ända från 1922 till dags dato.



*Priser att fördela. Räcker det till alla?  
Foto: Racefoto.*



*Pokalvinnare i FF 1600. Fr.v. Björn Otterberg, Roy Richvoldsen, Henrik Hansson och Lars-Erik Åkersten.  
Foto: Racefoto.*



*Typisk Hjovilla.  
Foto: Racefoto.*

*En representant för kommunen håller en föredragning i det fria för intresserade  
RHK:are. Foto: Racefoto*



*En synnerligen glad 1000 cc Cuptrio. I mitten Lars Davidsson, t.v. Tommy Jagerwall och t.h. Anders Jensen.  
Foto: Racefoto.*

# En episk resa i den historiska bilsportens tecken

## Nytt projekt

Då nu min Morris Minor för 1000 cupen äntligen efter fem års slit stod färdig gällde det att hitta ett nytt projekt att syssla med på fritiden. Man får aldrig ge sig.

### SEBASTIAN WRETHAGEN

En Historisk rallybil vore kul resonerade jag, men i så fall ingen Escort, SAAB, Volvo, Opel eller Hundkoja, de är alltför vanliga. En Brittisk bil skulle det självklart vara. Jag har alltid haft en faiblesse för "underdogs" så helst skulle det vara en bil som ansågs hopplös enligt experterna. Jag såg en annons på Blocket om en Morris Marina Coupé 1800 TC för ett hemult pris. Det var en norrlandsbil, visserligen ej körbar men inte särskilt rostig och en massa delar ingick i köpet.

Det blev affär osedd och någon vecka senare for jag mot norr i sällskap med min trogne granne från Folkunga-

gatan, som alltid ställer upp då det gäller något bilrelaterat. Marinan fanns i skogen i trakerna av Härnösand. Säljaren stod på en parkeringsplats utmed E4-an och väntade i sin Jaguar MK II -68, det såg lovande ut. Han körde före utmed slingrande skogsvägar. Slutligen kom vi till en öppen plats med ett stort garage och ett litet bostadshus. Utanför stod en rejäl samling Brittiska fordon i olika stadier av förfall. Huvudsakligen skilda Rovermodeller, men även Jaggor, Triumph och dessutom min Marina.

Den var faktisk i gott skick karossmässigt och jag fick med en extra motor, två växellådor, en bakaxel samt en kom-

plett inredning. Fick faktisk tacka nej till en hel del övriga delar.

Upp med Marinan på släpet och in med grejorna i Astron och iväg, trodde vi. Säljaren ville prompt bjuda på kaffe och var mer än vanligt pratsjuk, så vi blev kvar ett par timmar. Han fick nog inte besök särskilt ofta.

Då jag lämnat av min granne i Stockholm hann jag med nattfärjan till Gotland och lyckades lasta av Marinan mitt i natten i min lada för kommande projekt som jag hyr av en bonde. Jag törs aldrig ta dit min hustru, utan den är en väl förborgad hemlighet. Hon skulle nog kunna hävda skilsmässa på grund av innehållet i ladan parat med ekonomisk ansvarslöshet.

### Vad göra nu då?

Dagen efter städade jag ur Marinan, pumpade upp däcken och sorterade alla delar i diverse lådor. Den var mycket bättre än jag trott. Planen var att genomföra en rullande renovering och göra om den till en bil för regularity, men som vanligt tog projektet en helt annan vändning. Marinan i standardskick är verkli-



En nöjd Jana och en säkert minst lika nöjd säljare.

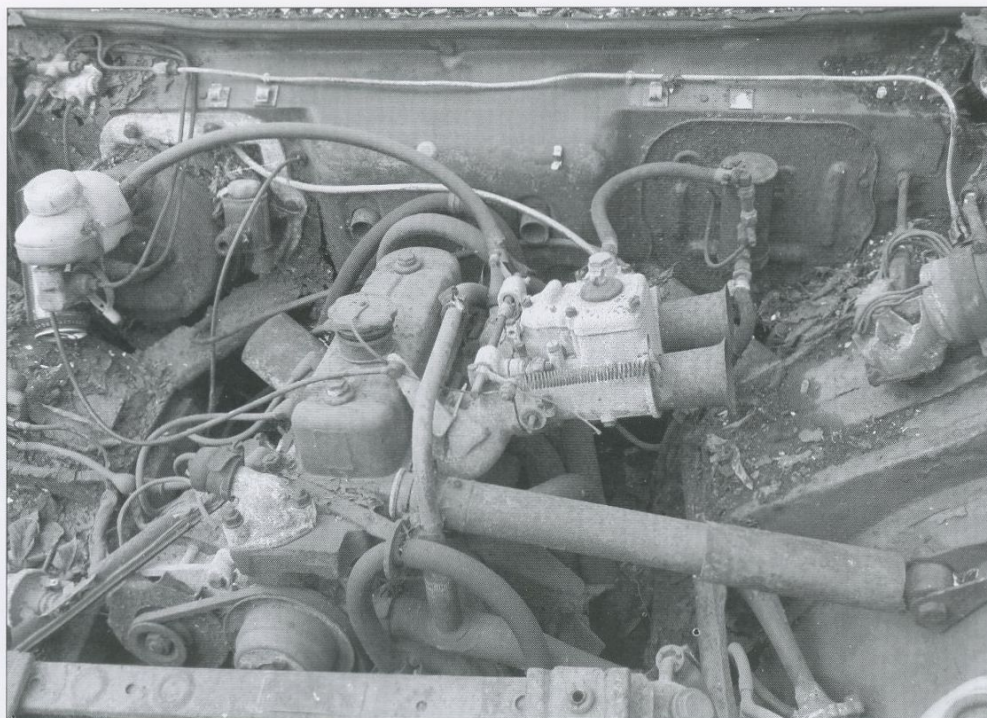
gen inget embryo till en rallykomet, tvärt om. Trots oerhörda ansträngningar från BMC under tidigt 70-tal blev Marinan aldrig framgångsrik och har på senare år fått utstå en massa spott och spe i program som Top Gear där Marinor släpps från en lyftkran och utsätts för andra förnedrande jippon till publikens förtjusning. En motortidning kallade Marinan "En elefant i balettskor" efter att ha testat den, vilken sägning.

### Kan man tänka sig ett bättre objekt för en diggare av underdogs?

Man skall akta sig för att surfa på nätet för mycket, det kan kosta schaber, men via e-bay fick jag tag på en manual daterad tidigt sjuttital från BMC Special Tuning Department som berättade hur man konverterar en Marina för rally. Nu för helt andra tankar genom min skalle, men det var inte lite som behövdes för att få en Marina i rallytrim. Det talades om förstärkta hubbar, annan bakaxel med stående stötdämpare, momentstag och diffbroms, åttaportat topplock, extractorgrenrör, plastdörrar och huvar, diverse förstärkningar av karossen samt en hel del annat. Var få tag på sådana grejor? Alla Brittiska bilar har en klubb för entusiaster och givetvis fanns det även en Marinaklubb som jag gick med i. Via deras chattsida fick jag lära mig att endast ett fåtal rallymarinor byggdes och i dagsläget finns bara ett par bevarade. Förutom dessa finns ett antal kopior, men de verkar närmast endast "dekaltrimmade". Delarna som nämndes i manualen från Special Tuning är lika sällsynta som Kristdemokrater, insåg jag rätt snabbt. Jag misströstade och lät Marinan kallna i sin lada och ägnade mig i stället åt att samla ihop alla Hundkojedelar som jag förfogar över för att bygga en ny Hundkoja för racing åt min son Adrian. Den blir nog klar till höstsäsongen 2014. Kojor kan jag sätta ihop i sömnen.

### Nytt hopp

Man skall som sagt akta sig för att surfa på nätet, det kan bli dyrt, men jag satt i alla fall en kväll och letade på YOU-



Motorrummet: Inte concours precis.

TUBE efter filmer med Marinor. Då dök det upp en film som visade en rallymarina vilande på en bakgård i Birmingham sedan 1976. Den var i ett bedrövt skick men enligt filmen så fanns alla Special Tuning rallydelar kvar på den utom framvagnen. Bakaxel med momentstag och diffbroms, en 1300 cc motor med de rätta bitarna och växellåda, en "works" instrumentbräda med alla reglage, knappar och en Halda Tripmatser, två Minilightfälgar, en s.k. Quick Rack kuggstång, en tank monterad i bagageluckan samt alla förstärkningar. Med min rostfria kaross och de där delarna skulle jag kunna bygga en riktig rallymarina, framvagn fanns ju på min Marina. Jag fick till slut tag på ägaren som visade sig vara en gammal rallyräv och dessutom f.d. stor BMC-handlare i utkanten av Birmingham. Han hette Roger Manton

En gammal bilhandlare skinnar man inte så lätt men efter diverse mejl fram och tillbaks lyckades jag förvärva vraket för en summa som var nerförhandlad med 30% från utgångsbudet. Nu gällde det att få hem skrotet till Sverige, inte helt lätt skulle det visa sig.

### Englandsresa

Att anlita ett fraktbolag blev för dyrt så det återstod att hämta bilen själv. Numera går inga bilfärjor mellan Göteborg och England utan man är hänvisad till

att åka via mellan Esbjerg i Danmark och Ipswich på Engelska östkusten. En resa som skulle ta nära en vecka i anspråk. Således måste den kombineras med en nöjestur och i detta syfte kontaktade jag min hundkojevän Jana Andersson och undrade om han var sugen på en resa till Ö-riket.

Vi har gjort denna resa ett antal gånger förut och skall man ha med sig någon till England så är det Jana. Han är välförsedd med kartor där alla intressanta kulturföremål är inprickade, d.v.s racerbanor, hundkojeverkstäder, bil- och flygmuséer, racingbutiker, trimmarfirmor och sunkiga pubar med övernattningsmöjligheter.

Jana var på hugget och planerade snabbt en resa med utgångspunkt från att besöka en Historisk tävling på Snetterton en lördag i oktober. Jag hämtade Jana i Bålsta på eftermiddagen en onsdag, vi kopplade på hans släp och styrde mot Göteborg för övernattning på ett minst sagt billigt hotell, men det fanns i alla fall lakan. Vi hade beslutat att ta färjan från Götet till Danmark på torsdagmorgonen i stället för att köra 90 mil till Esbjerg. Det ångrade vi inte. Kostnadsmissigt hade jag räknat ut att det skiljde ytterst lite med tanke på den betydligt kortare bilresan. Dessutom fick vi njuta av ett lysande smörgåsbord på färjan med ett par Tuborg Hof, det klarar man trots att man kör.



Marinan under sin högtids dagar: Welsh Rally 1968.

Väl i Danmark bar det av till Esbjerg dit vi anlände i god tid. I färjekön fanns en del intressanta fordon såsom en fint renoverad Alfa Romeo cab och en Morgan. Det mest spännande var dock ett stort släp med två mycket fina röda MGA Twin Cam och en snygg svart Jaguar E-type av tidig modell på flaket. Samtliga med Finska skyltar. Det verkar som om Engelsmännen importerar tillbaks sina bilar numera. Min uppfattning är att priserna på fina äldre bilar är betydligt högre i England än i Skandinavien, något vi skulle få bekräftat under vår resa.

Jag gillar att färdas med bilfärja, då det är frågan om en längre sträcka vill säga. Gotlandfärjan är oerhört trist, men då det gäller en tur till England är det en annan sak. Framför allt då båten avgår på kvällen och kommer fram mitt på dagen är det helt ok. Man slipper gå upp i svinottan och kan ta det lugnt på kvällen.

Den här färjan var helt perfekt. Efter att ha etablerat oss i hytten tog vi en bärs och sedan vidtog vila. Vi åttatiden var det dags för ett par järn i baren och sedan angrep vi buffén med god aptit. Därefter en Irish Coffe i baren och sedan en natts god sömn för att stiga upp till "real English breakfast" något som får min kära hustru att osäkra sin revolver. Hon är nämligen noga med att äta rätt, medan jag hävdar att Engelska frukostar vunnit två världskrig, något hon ej lyssnar på. Och som Jana säger "varför leva som en sjuk och dö frisk"?

I England bar det iväg till East Anglian Mini Centre som låg bara ett par mil från Ipswich. En trevlig man vid namn Ted mötte oss och det visade sig att han drev en verkstad som uteslutande sysslade med att serva och renovera äldre Hundkojor. Han hade fem anställda på heltid som hade fullt med jobb och hans upptagningsområde var bara den närmaste omgivningen. Otroligt!

Efter en stunds trevligt prat och inköp av lite prylar tog vi oss mot Snetterton för övernattnig i närheten. Vi hittade en mysig pub där en hel del racefans hade tagit in också.

### Raceday

Morgonen mötte oss med strålande sommarväder, 20 grader, molnfritt och sol. Snetterton är en lång bana med svepande kurvor omgiven av välklippta gräsmattor som ger ett intryck att man befinner sig på en golfbana. Fina läktare, ett klubbhus med restaurang och bar, en stor asfalterad depå och snygga sekretariatbyggnader. Allt välskött och i toppskick. Kinnekulle känns lång borta.

Racen gällde diverse äldre klasser varför Kojor, Lotus Cortinor eller Escorter inte syntes till. Förutom dessa så kördes ett race för Aston Martins och andra muskelbilar såsom Ferraris och Corvetter.

Vi tyckte givetvis att racet för vad som i Sverige kallas E-bilar var mest underhållande. Heatet bjöd på Morris Minors från 50-talet, Austin A 35-or, Vol-

vo PV, Riley 1500, Austin A40, Moscowitch, Jaguar Mk I och Standard 8. Merparten hade extremt god väghållning och ordentligt klös i motorerna. Kampen stod mellan ett par ordentligt snabba Austin A 40-or, en Volvo PV och en Jaguar Mk I. Att se dessa bilar komma genom den långa svängen innan rakan och gå med kontrollerad sladd genom kurvan för att braka nedför rakan i 160 knutar var en upplevelse. En bidragande orsak till upplevelsen är att Engelsmännen har fattat att racerbilar måste låta lite och gå fort varför man tillåter högre ljudnivå och en del modernare trimningsgrejor samt lite bredare fälgar. Våra E-bilar framstår som närmast patetiska i sammahanget då dom sniglar sig fram närmast ljudlöst.

I övrigt var heatet för riktigt gamla racers det roligaste. Fasen vad det gadesades med Rileys från 30-talet och andra klenoder. Ingen sparade på krutet och motorrasen var legio.

Efter nära sju timmar på banan var vi både trötta och solbrända så vi for till ännu ett av Jana utsett sjaskigt hotell, där det visade sig att ett bröllop gick av stapeln. I baren kunde vi konstatera att Engelska kvinnor på landsbygden har en något uppseendeväckande klädstil som känns väldigt mycket sjuttital, i alla fall i vårt tycke.

Söndagen ägnades åt att besöka något som kallade "Pistons and props" vilket stod för bilar och flygplan. Otroliga 40 000 besökare på ett flygfält som bjöd på uppvisning med F1-or, flygshow, marknad, bilutställning, motorcyklar i tunna (dare devils) och en massa krims krams. Efter fyra timmar var vi nöjda och styrde kosan mot Birmingham.

Väl framme spanade Jana in en Indisk restaurang som han prompt ville gå på. Jag är lite avvaktande mot Indisk krubb men gav med mig. Läsaren skulle se Janas fiollådeface när kyparen meddelade att de var "off license" d.v.s inte serverade alkohol. Näja, vi fick avnjuta en av de sämsta indiska måltiderna jag upplevt och detta till en Coca Cola och en mineralvatten. Alltid skönt all lägga sig nykter, eller?

### Rallybilen

Marinan stod bara några kvarter från vårt hotell och vi for dit klockan nio på måndagen. Roger Manton var där och väntade med en kranbil. Marinan var i det skick jag väntat mig. D.v.s helt utom räddning karossmässigt. Då kranbilen lyfte upp den trillade motorn ut på back-



Det stora lyftet – mot friheten?

en så vi fick strappa upp den med ett spännband. Lastningen gick dock perfekt och snart var vi på väg mot Engelska Kanalen. Först ett snabbt stopp hos Peter May Racing som bara sysslar med M.G. Midgets och Sprites och skickar grejor över hela världen. Jana köpte ett par prylar och därefter full fart mot Mini Spares där vi anlände tio minuter innan de stängde varför personalen blev lätt irriterad då Jana köpte grejor för 35.000:- och jag för 8.000:- Det blev en ordentlig hög att lasta in i dragbilen och i Marinan.

Kvällen tillbringade vi på Brand Hatch Hotel som ligger alldeles intill den berömda banan. Där andas allt racing och vi blev givetvis nöjda då en Hundkoja i racetrack fanns på stor bild i vårt rum. Det enda som irriterade oss var att priset på rummet var 90 pund, helt utanför vår budget, men vad gör man inte för motorsporten.

Dagen efter for vi åter mot kanalen men kunde inte hålla oss ifrån att avlägga ett besök hos Swifttune där vi hade ett intressant samtal med gamle vännen Nick Swift. Han har fem anställda som

i princip bara jobbar med racermotorer baserade på BMC A-motorn. D.v.s Hundkojor och FJ bilar. De hade fullt upp och bromsbänken surrade hela tiden i bakgrunden. Detta är England mitt herrskap. The homeland of motorracing. Nick var måttligt imponerad av min Marina men medgav att den förmodligen i återställt skick skulle bli värd en hel del, i alla fall i England, med tanke på dess bakgrund och jag hade fått en hel låda full med dokumentation och historik om bilen av Roger Manton.

#### Hemresa

Vi hade tur och fick en färja över kanalen inom 45 minuter och kunde avnjuta en god lunch på fish & chips ombord innan de 180 milen från Calais till Stockholm skulle avverkas. Inte mycket att förtälja om denna resa utom att tyskarna kör oerhört fort på autobahn på nätterna. Om man tröskar fram med släp i 110 och en fläskmerca närmar sig i 250 så gäller det att hålla undan ordentligt. Vi hade god nytta av Tom Tom, vår GPS, vid bytena av motorvägar då femton filer möts och man skall

hitta den rätta i mörkret, kan bli lite stressigt.

Det känns lite motigt då man angör Sverige via bron och ser att det är 63 mil till Stockholm och klockan är halv fem på eftermiddagen. Det är dock bara att gilla läget och gasa på. Efter en resa med enstoppstrategi för diesel, muggbesök och korv lämnade jag av Jana i Bålsta klockan halv två på natten. Sedan återstod bara cirka 6 mil till den väntande sängen på Folkungagatan. Jycken skällde på mig då jag kom hem. Han nog tyckte nog husse varit borta för länge.

Då jag mejlade Roger Manton dagen efter och berättade att Marinan var hemma i god ordning svarade han att "it was really an epic journey, congratulations."

Återigen ett väl genomfört Andersson & Wrethagen projekt. Nu får framtiden visa vad det blir av Marinan. Blir det en tappad sug eller en nyuppstånden rallymarina?

Det känns som det snart är dags för en vårresa till England igen.

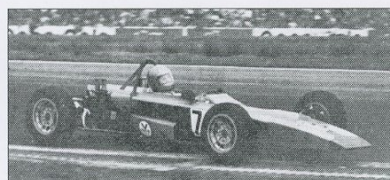
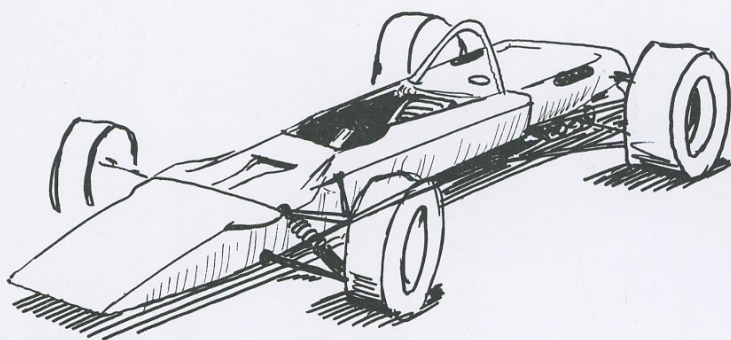
Zeb





## Staffan Lindberg in memoriam

Staffan Lindberg har gått bort. Staffan var under 80-talet ordförande i Racerhistoriska Klubben där han ägnade mycket tid och energi åt regeltolkning och översättning av det internationella reglementet. Han författade ett kompendium, "Historisk racing och historiska racerbilar" för att öka förståelsen och intresset för vår hobby. Staffan var till professionen arkitekt. Han hade också sedan ungdomen ett genuint intresse för bilar i allmänhet men speciellt för tävlingsbilar. Staffan besatt goda teoretiska kunskaper och konstruerade en Formel Super Vee för Racingplast i Burträsk, RPB. Staffan var också redaktör för Rutflaggan i flera år under 90-talet. Staffan blev 80 år.



Bror Jaktlund under sin "träningstävling" med RPB.



# KNUTSTORP REVIVAL

23-25 MAJ 2014

## Julklapp

**Bjud dig själv och din vän/vänner till nästa års toppevent.**

Knutstorps Revival 23-25 maj 2014, 350 historiska bilar på startlinjen (RHK och Danska Mästerskapet), gamla MC och trampcyklar, flygplan, dödstunnan, antikmarknad, stort restaurangtält med ett flertal krogar, vin & champagnebar och musikunderhållning.

Klädsel 40, 50 & 60-tal, precis som på Goodwood Revival.

Tvådagars biljett 200 kr/st, (normalpris 300 kr).

Boka biljetter på [www.ringknutstorp.com](http://www.ringknutstorp.com)

[www.knutstorprevival.se](http://www.knutstorprevival.se)

pt xpo RING.KNUTSTORP

## UDDA BILAR



En Formel Ford är kanske inte så udda, men bland Formel Fordar är Lars-Erik "Atte" Åkerstens Hawke DL 2A absolut udda. Foto: Racefoto.

Två udda bilar på samma bild. #65 Nisse Schöns Mercedes-Benz 350 SLC och #85 Michael Sundins Mazda RX7. Foto: Racefoto.



Udda figurer med udda bilar. "Jana" Andersson och "Zeb" Wrethagen har varit i England för att hämta hem ytterligare en udda bil. Du måste läsa "Zeb's" dräpande resehistoria inne i tidningen.