

RUTFLAGGAN NR 5 2005



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

DA CAPO-BOSSE



Bosse Warmenius vann återigen FI:s Cup för GT-bilar upp tom. 1965 med sin trogna Lotus Elan. Vi saluterar! Ja den texten hade vi visst också för ca ett år sedan. Här ses han t.h. på bild vid starten vid vår egen deltävling på Anderstorp. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Glöm inte årsmötet den 4 mars i Huskvarna

Bruno ville bara säga

Vilket härligt flyt vi haft under hela säsongen 2005! God och avspänd anda i alla klasserna, som ständigt växer till sig och utökas. Den goda andan avspeglas inte bara i depån, utan även på banan.

Vi har haft mycket få incidenter av allvarligare art, vilket är mycket glädjande. Gentlemens racing!

Jag tycker vi kan vara lite stolta allihop. Kul och justa race med mellan 140 – 180 ekipage vid varje tillfälle. Hur många andra klubbar fixar det? Att denna gynnsamma trend håller i sig även säsongen 2006 håller vi tummarna för tycker jag. Det verkar som om den bilintresserade allmänheten fått upp ögonen för vår särart i svensk racing. Vi bjuder på rafflande underhållning, utan absoluta prestigekrav samtidigt som alla har kul. Publiken trivs och kommer igen. Att racing med gamla klenoder var så här ball hade dom ingen aaaaning om. Intressemässigt börjar vi ligga på topp!!

Till vår hjälp att nå ut till gemene man/kvinnan har Classic Motor bidragit rejält. Dom har satsat på RHK som en intressant partner i gemensamma evenemang, vilket givetvis gynnar oss båda. Vi bugar och hoppas att samarbetet kan fortgå många år framöver. Dom trivs med oss, vi trivs med dom. Kan det bli bättre?!

Apropå den livliga debatten ang. den nya handlingen, HTP, för historiska appK. -bilar, och transponderar. Som alltid vid kostsamma nyheter reagerar de flesta ganska rejält, och kommer med diverse fiffiga lösningar och idéer om hur det kan bli billigare. Inte så konstigt! Man räknas väl inte som frisk annars.

Beträffande transponderarna så har vi faktiskt inget val. Under säsongen 2006 måste vi alla "saka" fram en egen, då ingen uthyrare/tidtagare anmält sitt intresse för finansiering och nyanskaffning. Att köra race utan tidtagning och officiella resultat är väl inte att tänka på. En nybörjare kan t.ex. inte klassa upp sin debutantlicens ens..... Dessutom har inte RHK råd att hålla deltagande förare med hyrestransponder för 500:-st som dom kanske kommer att kosta, vid varje tillfälle. Eller

så tarvar det en motsvarande höjning av startavgiften och det är väl ingen som önskar. Vi skall vara glada om vi kan hålla de 2000:- vi har f.n. under kommande säsong också.

Och så till HTP:n. FIA, vårt högsta organ, har beslutat att samtliga app.K fordon skall ha denna nya handling fr.o.m. 1/1 2007 för att få tävla i historisk racing, nationellt som internationellt.

I RHK:s stadgar framgår också tydligt att vi skall följa FIA, RF, SBF:s bestämmelser. Vi får alltså inte utöva sporten i klubben om vi inte hör sammar regelverket.

Många medlemmar har hört av sig och kommit med diverse varianter och förslag på hur vi skall slippa undan. Till ex. fortsätta med den gamla handlingen nationellt. Det skulle i så fall innebära att vi inte kan ta emot någon utländsk förare vid våra racetillfällen eller tvärtom, vi kan inte åka ens till Norge, Finland eller Danmark. Att "planka av" den gamla handlingen för att övertyga FIA/ SBF att hålla ner priset, ser inte heller så lätt ut. Hur kan man garantera att bilen är helt identisk med handlingen som kanske erhöles redan 1989?

Vi måste nog vara lite positiva istället och se oss lite omkring vad det gäller kostnadsbiten. Slå ut kostnaden några år framöver så upptäcker Ni snart att vi ÄR billigast! Sportvagnsfolket, SSK etc. måste skaffa nya vagnböcker som kostar 2000:- . Plus en årsavgift på 625:-. Dom måste även fixa sig en katalysator vilket vi slipper tack vare ett utmärkt arbete av våra tekniker och Historiska Utskottet. Vår engångsavgift på 5000:- kan synas vara tuff för många men dessvärre råder vi inte över FIA, SBF eller skattemyndigheter.

Jag är övertygad om och ser fram emot en livlig debatt på årsmötet. Hoppas många tar tillfället i akt och sluter upp i Huskvarna.

*Bästa hälsningar
Bruno Rösler*

RHK Årsmöte den 4 mars 2006 Brunnstorps Wärdshus, Huskvarna

Mellan Vätterns strand och motorvägen norr Huskvarna.

- | | |
|---|--|
| 10.30 Kaffe och fralla vid ankomst. RHK bekostar. | 13.30 Gästföreläsning: Från Lindarängen till Airbus 380. Lärorikt och underhållande föredrag av Lars Lindström, Ängelholm. |
| 11.00 Årsmötesförhandlingar. | |
| 12.45 Lunchuppehåll. Lunch bekostas av resp. medlem | 14.30 Årsmötet fortsätter. Avslutas ca 15.45 |
| | 16.15 Konstituerande möte för vald styrelse. |

Se viktigt meddelande från valberedningen på sidan 6!

RHK-Cupen 2005

GT/GTS-bilar tom. 1965, "GT '65"

29 maj Kinnekulle
18 juni Karliskoga
19 juni Karliskoga
10 juli Knutstorp
10 september Falkenberg
11 september Falkenberg
Summa

Klass HGT, CGT 3 0-1150 cc, Period E tom. 1961

1. Leif Mohlin	Austin Healey Sprite	5	10	10	10	10	10	55
----------------	----------------------	---	----	----	----	----	----	----

Klass HGT, CGT 4 1151-1300 cc, Period E

1. Jörgen Carlsson	Lotus Elite	-	10	10	13	6	10	49
2. Lennart Henjer	Alfa Romeo Giulietta Sprint	-	9	9	10	10	9	47
3. Alf Hansson	Alfa Romeo Giulietta S Veloce	-	-	-	6	-	-	6

Klass HGT, CGT 5 1301-1600 cc, Period E

1. Fredrik S. Hermelin	Porsche 356A	-	10	10	13	10	10	53
2. Per Rosendahl	Porsche 356	-	-	-	11	-	-	11

Klass HGT, CGT 8 0-1150 cc, Period F 1962-65

1. Christer Nilsson	Ginetta G4	-	-	-	-	10	6	16
2. Jan Hansson	Ginetta G4	-	-	-	9	-	-	9

Klass HGT, CGT 9 1151-1300 cc, Period F

1. Pontus Hemmingsson	Matra Djet	-	10	10	-	-	-	20
-----------------------	------------	---	----	----	---	---	---	----

Klass HGT, CGT 10 1301-1600 cc, Period F

1. Rolf "Myggan" Nilsson	Lotus Elan	15	15	15	15	15	6	81
2. Anders Ek	Lotus Elan	11	11	11	7	11	6	57
3. Per Broberg	Lotus Elan	-	10	10	6	13	6	45
4. Olof Cederberg	Lotus Elan	-	9	9	-	9	13	40
5. Per-Erik Svensson	Lotus Elan	-	-	-	-	10	15	25
6. Bengt-Åke Bengtsson	Lotus Elan	-	5	5	13	-	-	23
7. Thomas Henrysson	Lotus Elan	-	5	5	11	-	-	21
8. Tord Ekegren	Lotus Elan	-	-	-	9	-	-	9
9. Roger Adamsson	Lotus Elan	-	-	-	6	-	-	6

Klass HGT, CGT 11 1601-2500 cc, Period F

1. Frank Högman	Porsche 911	11	15	15	15	13	13	82
2. Lars-Göran Hagman	Marcos 1800 GT	15	11	5	-	15	15	61
3. Mathias Roysson	Marcos 1800 GT	-	13	13	-	-	-	26
4. Tomas Ekman	Volvo P 1800 S	-	-	-	-	11	11	22
5. Per Broberg	M.G. MGB	13	-	-	-	-	-	13
5. Carsten Wihlborg	M.G. MGB	-	-	-	13	-	-	13

Klass HGT, CGT 12 över 2500 cc, Period F

1. Hans-Erik Johansson	Jaguar E-Type	10	15	15	10	10	0	60
2. Anders Lotsengård	Austin Healey 3000 Mk I	-	11	11	9	9	10	50
3. Karl Arne Henriksson	Jaguar E-Type	-	13	13	-	-	-	26

Från 1-timmesloppet vid finalen i Falkenberg.
Idel skåningar och idel Lotus "TC" på
prispallen. Segrande Anders Ek och
Pekka Nyström med Elan,
tv. Tommy och Jenna Brorsson, Cortina och
t.h. Per Broberg, Elan. Foto B-Å Gustavsson.



Standardbilar tom. 1965, "Std '65"

29 maj Kinnekulle
18 juni Karlskoga
19 juni Karlskoga
10 juli Knutstorp
10 september Falkenberg
11 september Falkenberg
Summa

Klasser HCT, CCT 1-2, HCT, CCT 6-7, 0-1300 cc, Period E: tom. 1961

1. Hans P. Zolnir	SAAB 96	13	15	13	13	13	11	78
2. Per Hågeberg	DKW Junior	6	13	15	15	11	13	73
3. PeO Eriksson	BMW 700 Sport	11	6	10	9	9	8	53
4. Nicklas Enander	SAAB 92	10	-	-	10	10	9	39
5. Elmon Larsson	Austin A 40 Futura	-	-	-	6	15	15	36
6. Peter Kumlin	Austin A 35	6	11	11	-	-	-	28
7. Nicolina Hübert	SAAB 96	9	-	-	11	6	-	26

Klasser HCT, CCT 3-5, HCT, CCT 8-9, över 1300 cc, Period E

1. Gunnar Olsson	Volvo PV 544 Sport	10	10	10	10	10	5	55
------------------	--------------------	----	----	----	----	----	---	----

Klass HCT, CCT 11, 0-1150 cc, Period F: 1962-65

1. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport	11	11	10	10	15	15	72
2. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	15	13	13	15	5	5	66
3. Bengt Pettersson	SAAB 96 Monte Carlo	9	6	6	6	10	10	47
4. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	5	8	8	6	6	13	46
5. Krister Wigren	SAAB 96 Sport	6	6	7	7	9	9	44
6. Dan Henningsson	Opel Kadett	7	7	6	6	8	7	41
7. Magnus Rehinder	Morris Cooper 998	8	-	-	9	11	11	39
8. Lars Källberg	SAAB 96 Sport	10	10	9	8	-	-	37
9. Lars Göransson	NSU Prinz 1000	6	6	6	6	6	6	36
10. Lars Byström	DKW F 12	13	0	6	13	-	-	32
11. Kenneth Nilsson	DKW F 12	-	6	6	6	6	6	30
12. Sam Bernhardsson	BMW 700 Sport	-	6	6	-	6	5	23
13. Sebastian Wrethagen	Austin Cooper S 1071	-	-	15	5	-	-	20
14. Hakon Mörner	Renault R8 Gordini	-	6	0	-	-	-	6
15. Uno Johansson	Renault R8 Gordini	-	-	-	5	-	-	5

Klass HCT, CCT 12, 1151-1300 cc Period F

1. Hans Söderholm	BMC Cooper S	-	15	15	13	15	13	71
2. Lennart Thurn	Morris Cooper S	13	11	6	10	13	15	68
3. Andreas Eriksson	Morris Cooper S	-	13	13	11	6	11	54
4. Yngve Gustavsson	Morris Cooper S	15	10	11	-	10	8	54
5. Max Viebke	Austin Cooper S	10	7	8	6	7	7	45
6. Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	-	9	6	8	11	10	44
7. Bengt Bengtzon	BMC Cooper S	-	6	10	9	6	6	37
8. Lars Bergström	Austin Cooper S	-	6	7	6	8	6	33
9. Ola Magnusson	Ford Anglia Super	-	6	6	-	-	-	12

Klass HCT, CCT 13, 1301-1600 cc Period F

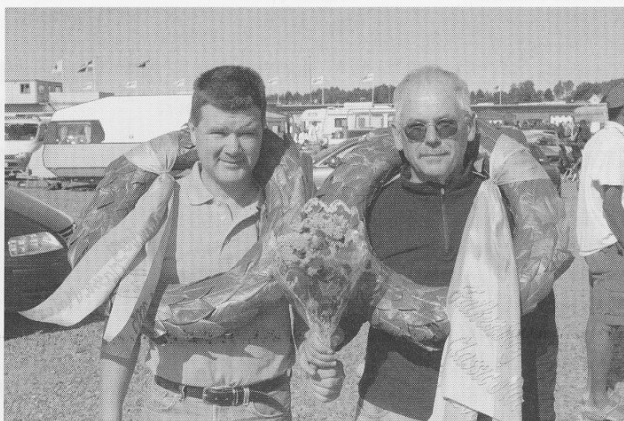
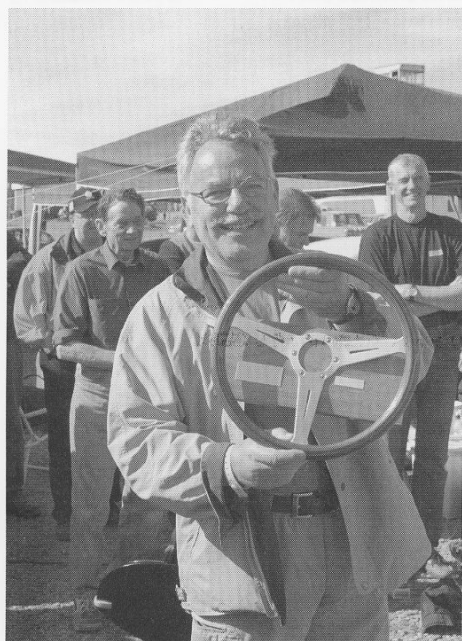
1. Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	13	11	6	5	13	15	63
2. Thomas Thelin	Ford Lotus Cortina	6	15	5	5	-	-	31
3. Tommy Brorsson	Ford Lotus Cortina	-	-	-	-	13	10	23
4. Sören Johansson	Ford Lotus Cortina	-	10	11	-	-	-	21
5. Bjarne Nygren	Ford Lotus Cortina	-	-	-	13	-	-	13
6. Jan-Erik Josefsson	Ford Cortina GT	11	-	-	-	-	-	11
7. Pähr Svensson	Ford Lotus Cortina	6	-	-	-	-	-	6

Klass HCT, CCT 14, 1600-2500 cc Period F

1. Johnny Aldosson	Volvo Amazon 122 S	13	11	13	10	15	13	75
2. Dan Johansson	Volvo Amazon 122 S	15	13	11	-	11	5	55
3. Dick Gärder	Volvo Amazon 122 S	11	10	10	-	10	11	52
4. Anders Hylén	Volvo Amazon 122 S	-	15	15	-	-	-	30
5. Hans Axemyr	Volvo Amazon 122 S	-	-	-	-	13	15	28
6. Per-Magnus Lidebjer	Volvo Amazon 122 S	-	9	6	9	-	-	24
7. Jan-Ove Johansson	Volvo Amazon 122 S	-	6	5	-	-	-	11

Klass HCT, CCT 15, över 2500 cc Period F

		29 maj Kinnekulle	18 juni Karlskoga	19 juni Karlskoga	10 juli Knutstorp	10 september Falkenberg	11 september Falkenberg	Summa
1. Victor Israelsson	Ford Mustang	15	13	13	15	11	11	78
2. Lars Essélius	Ford Falcon Futura Sprint	11	15	15	10	13	13	77
3. Thomas Gustavsson	Ford Mustang	-	-	-	11	15	15	41
4. Bo Bergström	Ford Mustang	-	6	5	13	10	6	40
5. Johan Högman	Ford Falcon Futura Sprint	13	6	6	5	-	-	30
6. Bengt-Åke Bengtsson	Chevrolet Corvair	-	-	-	-	9	10	19



Suveränerna i Formel Vee: Roger Johansson, t.v. och Christer Eriksson t.h. Foto: B-Å. Gustavsson

Hans P. Zolnir, SAAB 96, segrare HTC 1-3 och i 1000 cc Cupen, totalt, på samma poäng som Nils-Olov Jonsson, SAAB 96 Sport. Foto: B-Å Gustavsson

Viktigt meddelande från valberedningen

Valberedningen vill gärna ha lite hjälp av RHK:s medlemmar.

Valberedningen anser att den ny/gamla posten som tävlingssekreterare bör återupprättas. Därför så söker vi någon till den posten, som för övrigt är en nyinrättad post och väljs för ett år.

Vi ser att klubbens verksamhet har utvecklats kraftigt det senaste åren och det är av nöd och tvunget att det finns en ledamot i styrelsen som "har sin focus endast på tävlingsverksamheten". Denna person, man eller kvinna, har en övergripande roll när det gäller klubbens tävlingar, och rollen som tävlingssekreterare ser som följande ut:

... att ansvara för all korrespondens mellan klubben och tävlingsdeltagarna, såväl som med den medarrangerande klubben angående tävlingarna
... att vara den som ansvarar för en "timetable" för varje tävling
... att vara den som tillser att arrangemanget fungerar vid varje tävling

... tillsammans med den som är ansvarig för hemsidan utge information om varje tävling

... att inför styrelsen inneha ansvaret för tävlingsverksamheten

OBS!

Denna post som tävlingssekreterare får inte förväxlas med tjänsten som den "vanlige" sekreteraren innehar.

Känner du någon, eller kanske du själv vill jobba med denna post, kontakta gärna någon av oss i valberedningen.

Hälsar valberedningen:

Conny Johansson, tfn: 070-727 37 63,

e-post: connywj@bredband.net

Lennart Henjer, tfn: 070-649 64 88,

e-post: lhenjer@hotmail.com

Mats Andersson, tfn: 0227-201 13,

e-post: matshimmelsberga@hem.utfors.se

Äldre formelbilar

Formel 3/500 cc, Midget

		29 maj Kinnekulle	18 juni Karlskoga	19 juni Karlskoga	10 juli Knutstorp	10 september Falkenberg	11 september Falkenberg	Summa
1. Frank Högman	Effyh-JAP	-	10	10	7	10	10	47
2. Peter Kumlin	Effyh-JAP	-	15	15	-	-	-	30
3. Olle Linde	Cooper-JAP Mk 10	-	13	11	6	-	-	30
4. Per Hågeman	Cooper-Norton Mk 12	-	7	5	13	-	-	25
4. Rickard With	Effyh-JAP	-	11	5	9	-	-	25
6. Allan Göransson	Swebe-Triumph	-	9	5	10	-	-	24
6. Lars Hågeman	Swebe-JAP	-	5	13	6	-	-	24
8. Pekka Nyström	Kiehn Spec.-JAP	-	-	-	15	-	-	15
9. Håkan Sandberg	JBS-Norton	-	5	5	-	-	-	10
10. Anton Schön	Alfa Dana-JAP	-	-	-	6	-	-	6

Förkrigsbilar

1. Ingemar Wittström	M.G. KN Spec.	-	15	15	-	-	-	30
2. Magnus Neergaard	Riley 9 Sports	-	11	11	6	-	-	28
3. Roland Haraldsson	Riley Brooklands	-	-	-	5	-	-	5

Nordisk Special, klass HS4, Period E

1. Robert Pettersson	Ford Special	-	10	10	-	-	-	20
----------------------	--------------	---	----	----	---	---	---	----

Formel Junior, Period E, 1958-60

1. Horst Brüning	Lola Mk II-Ford	-	5	5	10	9	9	38
2. Olof Rosén	Elva 100-BMC	-	15	15	-	-	-	30
3. Göran Anderberg	Elva 200-Ford	-	-	-	-	10	10	20
4. Ingvar Malm	Elva 100-BMC	-	6	5	-	-	-	11
5. Lars-Göran Sjöberg	Swebe Cooper-Ford	5	-	-	-	-	-	5

Formel Junior, Period F, 1961-63

1. Göran Anderberg	Lola Mk 3-Ford	-	13	13	10	-	-	36
2. Anders Ericsson	Lola Mk 5-Ford	-	15	15	-	-	-	30

Formel 2, Period F, tom. 1965

1. Magnus Ahlqvist	Cooper T71	10	10	5	10	10	10	55
--------------------	------------	----	----	---	----	----	----	----

Formel Vee, "B" 1965-68

1. Christer Eriksson	RPB	13	13	13	15	15	15	84
2. Lennart Mattsson	RPB	15	15	6	11	13	11	71
3. Bo Pettersson	RPB	10	11	11	10	-	-	42
4. Louis Banka Jonson	Dolling	11	-	-	-	9	10	30
5. Caj Hasselgren	RPB	-	6	15	-	-	-	21
6. Lars Runo Tillback	RPB	-	-	-	-	8	6	14

Formel Vee, "C" 1969-72

1. Roger Johansson	RPB	15	15	15	15	15	15	90
2. Lars-Gunnar Johansson	GMS III	13	13	13	13	13	11	76
3. Catharina Hansen	Hansen Mk III	9	11	11	8	9	13	61
4. Sven-Åke Svensson	Austro V	11	10	10	11	8	9	59
5. Axel G. Madsen	BMVee	10	9	9	9	10	0	47
6. Curt Johansson	RPB	6	6	6	6	7	8	39
7. Nils-Åke Gustafsson	Hansen Mk II	8	-	-	7	11	10	36
8. Karin Hansen	Hansen Mk III	6	6	8	6	-	-	26
9. Anderz Johansson	RPB	5	-	-	10	5	5	25
10. Alf Andersson	RPB	6	7	7	-	-	-	20
11. Markus Lefors	RPB	7	6	6	-	-	-	19
12. Glen Malmberg	Hansen Mk IVB	6	6	6	-	-	-	18
12. Linus Sjöberg	Vee-Max IV	6	6	6	-	-	-	18
14. Nils Wramell	Hansen Mk IVB	-	-	-	6	-	-	6
15. Seved Lundberg	RPB	5	-	-	-	-	-	5

Nyare Formelbilar

Formel Ford, FF/1, Period G, 1968-71

		29 maj Kinnekulle	18 juni Karlskoga	19 juni Karlskoga	10 juli Knutstorp	10 september Falkenberg	11 september Falkenberg	Summa
1. Lars-Erik Åkersten	Hawke DL2a	6	6	6	10	10	-	38

Formel Ford, FF/2a, Period H, 1972-76

1. Björn Otterberg	Merlyn Mk 20A	10	15	6	-	10	15	56
2. Jörgen Eriksson	Royale RP 21	-	13	15	-	-	-	28
3. Bo Pettersson	Royale RP 21	-	-	-	-	11	11	22
4. Christer Andreasson	Royale RP 21	-	11	10	-	-	-	21

Formel Ford, FF/2b, Period I, 1977-81

1. Lars Klintberg	Van Diemen RF 77	10	15	13	-	-	-	38
2. Peter Sikström	Van Diemen RF 79	-	6	15	-	-	-	21
3. Hans Lundberg	Royale RP 24	9	-	-	-	-	-	9

Formel Ford, FF/3, Period J, 1982-86

1. Henrik Hansson	Van Diemen RF 85	10	10	10	10	6	15	61
2. Aslak Heidal-Haugen	Van Diemen RF 85	9	9	6	9	15	13	61

Formel Ford 2000, Period H+I, -1985

1. Bruno Hvid Nielsen	Reynard SF 84	15	13	6	11	6	6	57
2. Jonas Waern	Reynard SF 78	13	11	13	-	10	10	57
3. Steen Seit Jespersen	Reynard SF 83	-	15	15	13	-	-	43
4. Morgan Södergren	Reynard SF 83	-	6	5	-	-	-	11

Formel 3 F3/2 1000cc + F3/3 1600 cc

1. Per Gustafson	Brabham BT 18	6	11	11	-	-	-	28
2. Leif O. Jönsson	Titan Mk 3	-	13	13	-	-	-	26

Formel 3 F3/4 2000 cc Period I+J, 1974-85

1. Peter Gustafson	Magnum 853	13	13	15	15	15	15	86
2. Micke Juhlin	Magnum 833	10	15	13	-	13	11	62
3. Pontus Karlsson	Ralt RT 34	-	10	11	13	10	9	53
4. Mats Andersson	Ralt RT 3	15	-	-	-	-	-	15
5. Johnny Hansen	Dallara 386	-	-	-	11	-	-	11
6. Pähr Svensson	Ralt RT 30	-	-	-	-	5	5	10
7. Håkan Alriksson	Ralt RT 3	-	-	-	5	-	-	5

Formel 2/Atlantic

1. Rolf Johansson	GRD 722	10	10	10	-	10	10	50
-------------------	---------	----	----	----	---	----	----	----

Formel Super-Vee "F"

1. Stefan Olsson	March	10	10	10	10	-	-	40
2. Seved Lundberg	Vee-Max	-	9	6	9	-	-	24



Starten har gått för de nyare formelbilarna på finalen i Falkenberg. Foto: B-Å Gustavsson

Standard och GT '76, Period (G 2)+H, 1970-75

29 maj Kinnekulle
18 juni Karlskoga
19 juni Karlskoga
10 juli Knutstorp
10 september Falkenberg
11 september Falkenberg
Summa

Standardbilar

Klass HCT, CCT 22, 0-1300 cc

1. Håkan Lindevret	BMC 1275 GT	-	15	15	15	15	6	66
2. Ronnie Mattsson	Austin Cooper S	10	11	11	5	11	13	61
3. Bo Johansson	Renault R-8 Gordini	-	13	13	6	13	15	60

Klass HCT, CCT 23, 1301-1600 cc

1. Sture Danielsson	Ford Escort TC	5	15	15	13	15	15	78
2. Anders Agfors	Alfa Romeo GTj	15	13	13	-	13	-	54
3. Thomas Bengtsson	Alfa Romeo Giulia 1600 GT	-	-	-	-	11	5	16
4. Tommy Brorsson	Ford Escort TC	-	-	-	15	-	-	15
5. Lars Fritz	Ford Escort TC	-	5	5	-	-	-	10

Klass HCT, CCT 24, 1601-2500 cc

1. Anders Berger	Ford Escort RS 1600	15	13	15	15	15	15	88
2. Erik Berger	Ford Escort RS 1600	6	15	6	13	13	13	66
3. Rikard Hasselblad	BMW 2002 Ti	13	10	13	7	11	10	64
4. Mikael Mattsson	Alfa Romeo Alfetta GTV	10	6	11	11	10	11	59
5. Tage Johansson	Volvo Amazon	-	9	10	10	6	5	40
6. Stefan Olsson	Ford Escort Mk II	-	7	7	-	9	9	32
7. Axel Ekman	Volvo PV 544 S	-	6	8	-	7	7	28
8. Lennart Elofsson	Alfa Romeo 2000 GTV	11	-	-	-	8	8	27
9. Thomas Hall	Ford Escort RS 1600	-	11	5	-	-	-	16
10. Roland Falkenbäck	Alfa Romeo 2000 GTV	-	-	-	8	-	-	8

Klass HCT, CCT 25, över 2500 cc

1. Jonas Bengtsson	Ford Capri 3100	-	11	13	13	10	11	58
2. Jonas Nyhlén	Opel Commodore GS	-	13	6	10	11	10	50
3. Jürg Bächli	Opel Commodore GS	10	0	-	6	15	15	46
4. Magnus Paulsson	Ford Capri 3000 RS	-	-	-	11	13	13	37
5. Claes Thore	Ford Capri	-	-	-	9	-	-	9

Preliminära Tävlingsdatum för 2006

RHK-Cupen

27-28 maj	Mantorp Park, RHK Cup+Sportvagnsserien. Arr: MK Scandia
16-18 juni	Karlskoga Classic MotorVelodromloppet, dubbeltävling i RHK-Cupen. Arr: RHK, Classic Motor och Mowazet.
7-9 juli	Ring Knutstorp SSM. RHK-Cup+Sportvagnsserien. Arr: MGCC. OBS ändrat datum.
8-10 sept.	Falkenberg, RHK-Final med dubbeltävling. Arr: FMK, RHK, Classic Motor och Mowazet.

Övriga historiska tävlingar.

29 april	Uddevalla, backtävling för gaturegade bilar, 0521-255 255, 070-200 40 62.
12 maj	Ring Knutstorp, Arr: Historisk Motorsport, Danmark. www.hms.dk
24-25 maj	Ring Djursland, Classic Car Meeting, www.hms.dk
5-6 augusti	Copenhagen Historic Grand Prix, www.hms.dk
11-13 augusti	Nürburgring, Oldtimer Grand Prix, Arr: AvD, www.avd.de
26-27 augusti	Ahvenisto, Hämeenlinna, Historic Grand Race, www.historicrace.fi
2-3 september	Rudskogen, Arr: Historisk Racing Norge, www.historisk-racing.no

För mer information om klasser mm., gå in på resp. hemsida.

GT-bilar

Klass GTS 20, 1301-1600 cc

1. Bruno Olsson	SAAB Sonett V-4
2. Anders Sperber	Lotus Elan

29 maj Kinnekulle
18 juni Karlskoga
19 juni Karlskoga
10 juli Knutstorp
10 september Falkenberg
11 september Falkenberg
Summa

-	6	0	-	5	5	16
-	10	5	-	-	-	15

Klass GTS 21, 1601-2500 cc

1. Hans Edin	M.G. B GT
--------------	-----------

10	10	10	10	10	10	60
----	----	----	----	----	----	----

Tvåsitsiga racervagnar

Racersportvagnar, Period F

1. Lars-Göran Itskowitz	Lotus 23
-------------------------	----------

10	10	10	10	10	10	60
----	----	----	----	----	----	----

Racersportvagnar, Period H+I

1. Rolf Johansson	March 84S
-------------------	-----------

6	6	6	-	10	10	38
---	---	---	---	----	----	----

Sport 2000

1. Pähr Svensson	Royale S2000 M
2. Michael Royson	Tiga SC 82
3. Mats Lindhagen	Lola SC 80
4. Per Reimann	Tiga SC 78
5. Ulf Alm	Lola T 492
6. Jörgen Eriksson	Lola T 492
7. Jan Hellberg	Shrike T 16

11	15	13	15	15	13	80
13	13	10	-	10	6	52
6	10	10	5	9	10	50
15	11	8	5	5	5	49
6	9	11	6	-	-	32
-	-	-	-	13	13	26
-	5	15	-	-	-	20

1000 cc CUPEN

Period E

1. Hans P. Zolnir	SAAB 96
2. Per Hågeman	DKW Junior
3. Elmon Larsson	Austin A 40 Futura
4. PeO Eriksson	BMW 700 Sport Coupé
5. Nicklas Enander	SAAB 92
6. Peter Kumlin	Austin A 35
7. Nicolina Hübert	SAAB 96
8. Johan Josefsson	SAAB 96

14	15	14	14	14	13	84
9	14	15	15	13	14	80
15	12	11	10	15	15	78
13	11	12	11	11	10	68
12	-	-	12	12	11	47
10	13	13	-	-	-	36
11	-	-	13	10	-	34
-	-	-	-	-	12	12

Period F

1. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport
2. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC
3. Bengt Pettersson	SAAB 96 Monte Carlo
4. Krister Wigren	SAAB 96 Sport
5. Magnus Rehnbinder	Austin Cooper 998
6. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport
7. Dan Henningsson	Opel Kadett
8. Lars Källberg	SAAB 96 Sport
9. Lars Göransson	NSU Prinz 1000
10. Lars Byström	DKW F 12
11. Kenneth Nilsson	DKW F 12
12. Peter Bäckström	SAAB 96
13. Sam Bernhardsson	BMW 700 Sport Coupé
14. Gunnar Johansson	SAAB 96

13	14	14	13	15	15	84
15	15	15	15	5	5	70
11	10	10	9	13	12	65
8	9	11	10	12	11	61
10	5	5	12	14	13	59
6	12	12	6	8	14	58
9	11	9	6	11	10	56
12	13	13	11			49
7	6	6	7	7	7	40
14	5	6	14	-	-	39
-	8	8	6	9	8	39
-	-	-	8	10	9	27
-	7	7		6	5	25
			6	5	6	17

FIA European Challenge for Historic Touring Cars 2005

Period F (1962-65)

1. Dieter-Karl Anton	Österrike	Alfa Romeo GTA	123,8 p.
2. Mikael Gustavsson/Calle Gustavsson	Sverige	Ford Lotus Cortina	107,8 p.
3. Bosse Warmenius/Gunnar Turebrand	Sverige	Ford Lotus Cortina	86,8 p.
4. Leo Voyazides/Andy Bacon	England	Ford Falcon Sprint	81,0 p.
5. Erwin Derichs/Manfred Kubik	Tyskland	Ford Mustang	78,6 p.
6. Fritz Vogel/Beat Müller	Schweiz	Ford Falcon Sprint	42,8 p.
7. Nigel Vaulkhard/John Smirthwaite	England	Ford Mustang	42,2 p.
8. Reinhold Gröpper	Tyskland	Ford Mustang	40,6 p.
9. Marcel Christen	Schweiz	Ford Mustang	31,0 p.
10. Pantelis Christoforu/Nick Stagg	England	Ford Lotus Cortina	23,4 p.
14. Pähr Svensson/Håkan Lindevret	Sverige	Ford Lotus Cortina	5,4 p.

Period G+H (1966-76)

1. Dr. Helmuth Stein	Tyskland	Ford Escort RS	37,6 p.
2. Wolfgang Schachinger	Österrike	BMW 3,0 CSL Alpina	37,2 p.
3. Tibor Molnar	Tyskland	Ford Escort RS	19,2 p.
4. Reinhold Gröpper	Tyskland	Ford Mustang	14,8 p.
5. Peter Mücke	Tyskland	Ford Capri RS 2600	13,8 p.
6. Nigel Vaulkhard	England	Ford Escort	10,4 p.

FIA Cup for Historic Grand Touring Cars 2005

Period E+F

1. Bo Warmenius	Sverige	Lotus Elan	114,8 p.
2. Hans Jürgen Malsbenden	Tyskland	Chevrolet Corvette	107,0 p.
3. Wolfgang Schachinger	Österrike	Chevrolet Corvette	79,4 p.
4. Peter Dunn	England	Marcos 1800 GT	76,8 p.
5. Dr. Armin Zumtobel	Tyskland	Porsche 911	69,6 p.
6. Sean Walker	England	Lotus Elan	66,6 p.
7. Michael Menden	Tyskland	Chevrolet Corvette	63,8 p.
8. Reiner Stöhrmann	Tyskland	Lotus Elite S2	63,6 p.
9. Walter Antonacci	Italien	Alfa Romeo Giulietta SV	59,8 p.
10. Andre Bailly	Frankrike	AC Cobra	52,2 p.
11. Lars Bondesson	Sverige	Lotus Elan	52,2 p.
19. Henrik Lindberg	Danmark	Lotus Elan	30,6 p.
24. Claus Bjerglund	Danmark	Porsche 911	12,0 p.

Period G+H

1. Patrick Gerling	Tyskland	Chevrolet Corvette	55,8 p.
2. Peter & Lutz Richrath	Tyskland	Porsche 911 3,0 RSR	47,8 p.
3. Dr. Armin Zumtobel	Tyskland	Porsche 906	26,6 p.
4. Gunnar Turebrand	Sverige	Mini Marcos	26,0 p.
5. Thomas Verhoeven	Tyskland	Porsche 911 3,0 RSR	15,0 p.
6. Henrik Lindberg	Danmark	De Tomaso Pantera	11,0 p.
7. Claus Damgaard	Danmark	De Tomaso Pantera	10,4 p.
8. Rui Silva	Portugal	Porsche 911 3,0 RSR	9,8 p.

FIA Lurani Trophy for Formula Junior Cars 2005

1. Kevin Musson	England	Lotus 18	52 p.
2. Rob Longdon	England	Lola Mk II	41 p.
3. Giampaolo Benedini	Italien	Branca	35 p.
4. Duncan Rabagliati	England	Alexis-BMC HF 1	32 p.
5. Robert Goodwin	England	Lotus 22	29 p.
6. Dr. Tony Goodwin	England	Gemini Mk II	20 p.
7. Erik Justesen	Danmark	Mallock U2	18 p.
7. Bruno Schaffner	Schweiz	Lotus 22	18 p.
9. Michael Ashley-Brown	England	Volpini	17 p.
9. Jörgen Carlsson	Sverige	Merlyn Mk 3	17 p.
9. Franco Beolchi	Italien	Apache	17 p.
12. Ingvar Malm	Sverige	Elva 100-BMC	16 p.
23. Olof Rosén	Sverige	Elva 100-BMC	11 p.
25. Martin Borch-Christensen	Danmark	Lotus 18	26 p.
45. Mogens Christensen	Danmark	Alfa Dana-BMC	5 p.
49. Dr. Ulf Lindberg	Sverige	Elva 100-BMC	3 p.
64. Lars-Göran Sjöberg	Sverige	Swebe-Cooper	1 p.
64. Anders Ericsson	Sverige	Lola Mk 5	1 p.

Englandsresa med Fritz

En trevlig ingrediens i den Historiska Racingen är att man får anledning att åka till England med jämna mellanrum för att inhandla delar till raserifordonet. Sådana resor företas med fördel på hösten eller möjligen under vintern, och är absolut inget man lockar med den äkta hälften på om man avser behålla en god relation med densamma.

ZEB WRETHAGEN

Jag känner få kvinnor som tillfullo uppskattar DFDS Seaways 24-timmarskryssningar mellan Göteborg och Newcastle, och därefter fara som skottspolar i tre dagar i ösregn på Brittiska motorvägar mellan mer eller mindre sunkiga reservdelsfirmor, belägna i förfallna utkanter av engelska storstäder, för att i sista stund haffa färjan mot Esbjerg (om möjligt tristare än Newcastlepråmen), och efter landkörning i Danmark ha omkring 90 friska mil framför sig innan man angör hemmet i Stockholm. Lägg därtill två övernattningar på typiskt engelska lågbudget pub/B&B-hak med tillhörande engelskt kök, så inser varje man att detta är ett säkert sätt att förstöra ett sprött och vackert förhållande.

Av denna anledning företar jag helst sådana resor i sällskap med mer terränggående personer som exempelvis vännen och racerföraren Lars Fritz vilken, i likhet med undertecknad, anser att en köpresa till öriket är en sann och ren njutning förbehållen de riktiga konässörerna inom globetrottergenren.

Mitt helkorkade beslut att bygga en Morris Minor för 1000 cc Cupen inför säsongen 2006, skapade ett akut behov av en bilresa till England för att hämta diverse prylar till bygget. Fritz var som vanligt inte svår att övertala, och vi bestämde att ta båten från Göteborg till Newcastle en söndag i oktober för att återvända till Danmark på torsdagen. En ganska svet-tig resa med tanke på de planerade aktiviteterna.

Veckorna innan avresa användes till att via mejl beställa diverse grejor från olika firmor och att noga planera ruten. Fritz är en van englandsresenär och förfogar över ett antal kartor där de riktiga sevärdheterna finns inprickade. D.v.s. inga fornminnen, katedraler, museér eller andra traditionella turistfällor, utan riktiga höjdare såsom Hundkoje- och Fordtrimmare samt diverse tillbehörsfirmor som bara måste besökas med jämna mellanrum. Denna gång fick vi komplettera Lasses kartor med namn som Morris Minor Centre i Doncaster och Rae Davis Racing i Londons norra utkanter.

Dag 1. På lördagen lastade jag in de grejor som skulle med till England, tankade fullt, gjorde allmän kontroll och lade mig vid åttatiden. Klockan ställdes på 02.00. Fritz var på benen när jag hämtade honom klockan tre, och vi for mot Göteborg i rask takt.

Väl ombord på båten infinner sig det stora lugnet. Medveten om att resan tar 24 timmar, är det ingen idé att stressa, utan man kan koppla av totalt. Läsning är att rekommendera, och väl i hytten lade jag mig och slog upp boken "The Works Minis" av Peter Browning. En särdeles lämplig litteratur i dessa sammanhang. Hustrun, som är kulturjournalist, tycks inte alls uppskatta denne förbisedde författare som sällan eller aldrig förekommer i Nobelprisdiskussioner. Fritz, som är ständigt hungrig, packade upp sin medhavda matsäck och satte sig att kaka i hytten innan han slocknade.



MGM:s "imponerande" entré Foto: Zeb Wrethagen

Vid sextiden gick vi upp i baren och tog ett par öl samt frotterade oss med övriga resenärer, mest bestående av långtradarchaffisar och fotbollshuliganer. Middag intogs i båtens lågprisrestaurang och var inget att skriva hem om. Som vanligt skulle man kunna tillägga. Efter ett par nattfösare i baren till tonerna av en minst sagt usel, men glad trubadur, var vi redo för en god natts sömn i den trånga hytten. Prismedvetna som vi är, reste vi fönsterlöst.

Dag 2. Efter en god natts sömn angjordes Newcastle precis på tidtabell, och vi körde iland i ett mullet och regnigt England. Allt var således helt i sin ordning.

Första anhalt var MGM Spares i Doncaster där jag via mejl beställt en massa prylar till Morrisen. MGM's hemsida är relativt omfattande och ger ett ganska pampigt intryck. Fritz och jag har dock varit med förr, och hyste inte alltför stora förväntningar. Vägbeskrivningen stämde dock perfekt, och i ett typiskt engelskt "Industrial Estate"-område dök plötsligt MGM-skylden upp. Som väntat, ett hål i väggen. Lika kallt inne som ute och med en Steve bakom disken. Alla engelska tillbehörsfirmor med självaktning skall ha minst en Steve anställd anser jag. Tro det eller ej, på golvet i den lilla lokalen låg en försvarlig hög grejor som visade sig vara i stort sett allt jag beställt. Fyra stänkskärmar, frontplåtar, grill, sparklådor, bromsservo, plus litet till.

Fritz lastade rubbet i bilen medan jag pröjsade en högst hemul summa och tog en bild av hålet i väggen. Efter en halvtimme lämnade vi den glatt vinkande Steve i lätt duggregn och for ut på M 1an igen. Stop and Go vid en vägkrog inrymd i en husvagn med dieselgene-



Interiör hos Rae Davis Racing. Foto: Zeb Wrethagen

rator som tuffade och gick för att hålla igång stekbordet och grytorna. Bacon, bröd, ägg, bangers och bönor. Ingen hälsokost precis, men jåkligt gott.

Nästa anhalt var QED, en välkänd trimmarfirma som är helt inriktad på Fordmotorer. Fritz handlade några specialprylar till sin 1600 TC Escort. Det var strömbavbrott i byn, så ingenting fungerade hos QED, men det hela fixade sig ändå eftersom Fritz hyllar devisen "cash is king" till skillnad från undertecknad som undviker att bära alltför stora summor i rockfickan.

Kosan styrdes nu mot norra London i god fart där vi planerade att hälsa på Rae Davis Racing. Det är Rae som bygger och kör de snabba Austin A 35 och A 40-orna som man ser på filmerna från Goodwood. En sån kille måste man ju bara träffa om man står i begrepp att börja rejsa engelska period E-bilar. Ett snabbt depåstopp innebar full tank och var sin Big Burgermeny och sedan ut på M 1an igen. Det gällde att hinna före den stora rusningen på M 25an. Då kan man bli ståendes i timmar.

Rae hade gett mig en något komplicerad vägbeskrivning på äkta londondialekt (tur man bött i london ett par år och tillbringat de flesta kvällarna på den lokala puben) via telefon, så vi var rätt tveksamma inför uppgiften att hitta rätt i mörker och ihållande regn. Beskrivningen visade sig dock stämma klockrent, och vi kom direkt på hans typiska lilla tegelradhus med vidhängande garage. Sådana som det finns tusentals av runt London. Det som utmärkte just detta radhus var en gård belamrad med A 35-or, M.G. Midgets och diverse annan skrot. Inne i garaget hittade vi Rae plus två medhjälpare. Den ene höll på och mekade med en ganska fin race-MGB, den andre antingen rev en mellanvägg, eller byggde upp densamma, Fritz och jag blev inte riktigt kloka på vilket. Rae själv höll på att tvätta en Lotus Cortina som såg helt rätt ut med BRM-motor och allt. I övrigt stod det en Mini-Marcos och en fin grön FIA-koja i garaget, som f.ö. var något otroligt stökigt och kallt. Dessutom regnade det in, eftersom en del av taket bestod av ganska otät tältduk. Bakgården skall vi inte tala om. Full med motordelar, växellådor, fälgar, hjulupphängningar och annat skrot. Äkta engelskt racestök med andra ord.

Vi kände direkt att här bodde en likasinnad. Rae visade sig vara en kille av rätta ullen. Han gick på som en kvarn, och vi fick oss en hel del matnyttigt till livs vad gäller trimning av gamla BMC-bilar. Först och främst utsåg han Morris Minor till den minst lämpade bilen att trimma. Rae förordade A 35 som det optimala objektet, men då jag förkunnat för honom att jag var helt insnöad på Minors, gav han upp och började plocka fram en massa delar som han ansåg att jag absolut måste ha. Formula Junior billet vevaxel, stål-stakar till 950 cc motorn, bakplåt av aluminium, dogbox växellåda, heavy duty bakaxlar samt en specialdiff som "lasts a lifetime" enligt Rae.

Efter ett tag bjöd han in oss i sitt hus som han sade "han inte hade hunnit städa på sistone", och det kunde vi utan tvekan skriva under på. Röran var obeskrivlig. I vardagsrumssoffan tronade en jättemodell av en Focke Wulf 190, ett tyskt jaktplan från andra världs-

kriget som gjorde livet otroligt surt för dåtidens Spitfirepiloter. Rae meddelade att han gillade modellen och funderade på att hänga den i taket, men den fick ligga i soffan i väntan på att han fick tid, vilket verkade vara det enda som han hade riktigt gott om. Kontoret var om möjligt rörigare. I ena hörnan stod en skyltdocka iklädd Raes racingoverall och hela rummet var belamrat av papper, broschyrer, Goodwoodregalia och annat racingorienterat godis. Väggarna pryddes av bilder från diverse tävlingar som Rae deltagit i med olika fordon. Företrädesvis A 35-or, A 40-or och liknande.

Fritz och jag trivdes givetvis som fiskar i vattnet, och skulle utan tvekan kunnat stanna hela kvällen och natten, men vi hade en lång resa framför oss så det var bara att ta farväl och styra mot Christchurch som ligger på Englands sydkust.

På vägen från färjan hade vi ringt Sid hos Longman & Co och bett honom boka ett rum på en lämplig pub i Christchurch, och efter diverse felkörningar kom vi fram precis i tid för att hinna med ett par pints innan vi kröp till kojs.

En bra dag var till ända.

Dag 3. Regnet öste ner, och klockan var åtta på morgonen. Efter en äkta engelsk frukost med bangers (engelska smaklösa svinkorvar), bacon, bönor, stekta tomater och svampar, rostat bröd, sylt, te och apelsinjuice,



Sid hos Longman & Co. Foto: Zeb Wrethagen

var vi redo för ytterligare en dag i den Historiska Racings tjänst. Första anhalt var Richard Longman & Co på Airfield Road i Christchurch. Longman är enligt min mening världens bästa trimmare av BMC "A"-motorer. Jag har känt Richard sedan 1970, och han har alltid levererat riktiga grejor till mig. Nu var han bortrest, men som vanligt var den gode Sid närvarande. Det är Sid som egentligen är den store BMC "A"-mannen hos Longman & Co numera.

Vi lämnade motorblock, vevaxel, oljetråg, svänghjul, insugningsrör och toppämne till Sid för behandling enligt konstens alla regler. Att bygga en snabb 950 cc A-motor visar sig mer komplicerat än att fixa en Cooper S-variant. Mest beroende på att 950 cc motorn aldrig var avsedd för racing, medan Cooper S-motorn var konstruerad för att användas i tävlingar. Man lär så länge man lever.

Nu styrdes kosan mot Salisbury och Manifold där jag beställt ett avgassystem till Morrisen. De såg lite lätt besvärade ut då vi gjorde entré, Fritz och jag. Efter mycket hummande kröp det fram att man inte var riktigt färdig med systemet ifråga. Vid närmare eftertanke hade man faktiskt ej ens påbörjat tillverkningen, men systemet skulle vara klart under eftermiddagen. Vårt tidsschema tillät ingen väntan, så vi gjorde upp att Manifold skulle skicka grejorna till Burton Spares i utkanten av London och se till att de var där senast klockan 13.00 nästa dag. Med en viss bävan slantade jag av fakturan i förskott.

Nästa anhalt var Jack Knight Developments som ligger i ett samhälle som ligger i ett samhälle vid namn Working. Vi anlände precis vid lunchtid, så vi börja-

de med att intaga densamma vid på en pub. Där frågade vi servitrisen om hon visste var Butts Road låg. Hon gick och ringde en kompis och kom tillbaka med en två sidor tätskriven vägbeskrivning. Givetvis körde vi fel, men efter ett antal telefonsamtal med en medarbetare hos JKD hittade vi äntligen fram. Jack Knight Developments verkade tyvärr vara ett företag i rejäl kris. Vi hade beställt en dog-box-låda till Hundkojan plus diverse annat, men bara hälften av grejorna visade sig vara tillgängliga. En något nervös man som kallade sig VD visade oss runt i "fabriken", och vi kunde konstatera att verksamheten gick på sparlåga. Vi lämnade stället utan att ta med oss några grejor. Vem vill betala för en halv dog-boxlåda? Trist, men tyvärr sant. Ett gammalt fint företag i racingbranschen går mot ett osäkert öde.

Nu bar det av mot London. Natthärbärge blev ytterligt aktuellt. Vi testade ett flertal B&B som såg lagom sunkiga ut, men alla var fullbokade. Till slut hittade vi ett riktigt surhotell i en håla som hette Dorking. (Dock hyfsad liten stad; har en Hundkojekompis där, Reds anm.) Fönster mot tågstationen, flipperspel och storbildsteve i baren, högljudd, kraftigt berusad fotbollspublik och osannolik inredning i hotellrummen. Gissa om vi trivdes?

Middag intogs givetvis i baren med fotboll i öronen. Hur det smakade lämnar jag därhän. Servitrisen var mycket trevlig.

Kommer Zebs Manifold avgassystem fram till Burtons i tid? Om det, och mycket annat, kan du läsa i nästa nummer av Rutflaggan.



Hos Jack Knight. Entrén var i alla fall något imponerande. Foto: Zeb Wrethagen

What makes a historic car historic?

This question has been asked for many years, and in many ways it is not an easy job to give a reply to it. If you, for instance, visit the website of FIVA, you will find that it is a vehicle which is more than 20 years old. Most will agree but some will say: – Yes that is right in theory, but what about a mass produced tinbox like the VW Golf? That surely, must be too new and uninteresting?

GUNNAR ELMGREN

Well, most of us seem to have forgotten that the first Golf was introduced in 1974, which is more than thirty years ago. Who has recently seen a "Golf 1" on the road? I think almost all of them have been recycled. I also think that those still around in drivable condition represent a much lower percentage of the production than a car like a 1974 Ferrari model. So in a way one could argue that the Golf is in fact more historic than the Ferrari from the same year. You could also argue that the Golf is probably even more historic than the Ferrari as it has provided transport and fun to millions of car owners, whereas the Ferrari was and remains something very exotic and out of reach for the majority.

I have been in the hobby since I was a schoolboy just half a century ago. Over the years it has struck me that we always tend to look at yesterday's cars as less historic than those from the years before yesterday.

The EU has also tried to define a historic car. When they wrote the regulations for import of cars from third countries, i.e. from non-EU countries to a country inside the EU, they stated that "the car must be thirty years or older and must be in original condition if it is not a car that has been modified for a specific reason like a famous car used in motor sport or a famous hot rod."

Confusing? Yes, as they never defined how famous it must be to be famous, this regulation has different interpretations in, I think, all the 25 countries that form the EU.

The EU has also been looking at cars as pieces of art which is flattering but equally confusing. For instance, some countries have adopted a regulation that cars of a certain age must not be exported, just like old paintings or old furniture. But I do not think it is historic

just because it is old. The car that won the F1 or WRC championships last year is, in my world, more historic than a 1912 Model T Ford. The further you get into this philosophical discussion the more muddled the whole thing gets. It would be easier if we could just agree that as a general rule, any car that anybody thinks is worth preserving is historic. You have to have a rather generous attitude to agree with this as while you might prefer a Maserati 300 S, your best friend will dream of an Austin-Healey Sprite Frog Eye.

In fact, I think the only definition that holds water is that of FIA. Article 1 of Appendix K states: "The FIA have created the regulations in Appendix K so that Historic Cars may be used for competition under a set of rules that preserve the specifications of their period and prevent the modification of performance and behaviour that could arise through the application of modern technology."

Article 1:1 goes on to say: "Historic competition is simply not yet another formula in which to acquire trophies, it is a discipline apart, in which one of the essential ingredients is a devotion to the cars and their history. Historic Motor Sport enables the active celebration of the history of the motor car."

Appendix K will give you a precise answer. But even here we have a new phenomenon. We have the truly historic cars that are historic as well as to historic specifications. But we also have the cars without other history than that of the type but built to historic specifications. The experts of the FIA Historic Motor Sport Commission are here to explain and discuss how we could make sensible use of this new offer from the FIA World Motor Sport Council.

Thank you for your attention.

RHK har fått en egen Pressekreterare

Vänd Dig till:
Bo Lindman, 070-595 83 99
bo.l.lindman@telia.com

Om det inte stämmer i matrikeln,
eller om Du flyttar,
eller byter telefon,
kontakta medlemsregistratören,
Anders Ek.
OBS nytt telefonnummer:
070-274 40 62
anders.ek5@comhem.se

RHK Styrelsemöte 2005-10-09

Plats: Hotell Åsen, Anderstorp

Närvarande:	Bruno Rösler	Ordförande
	Hans-Erik Johansson	V. Ordförande
	Anders Ek	Kassör
	Björn Otterberg	Sekreterare
	Henrik Hansson	Ledamot
	Arne Allard	Suppleant
	Håkan Lindevret	Suppleant
	Per Hågeman	Adjungerad

Ordföranden hälsade alla välkomna och förklarade mötet öppnat

Avsikten var att ha ett kort och informellt möte då huvuddelen av frågorna tagits upp på det tidigare planeringsmötet.

Hemsidan: Henrik H har åter bättre med tid att sköta hemsidan

Nästa år läggs förslagsvis avslutningsfesten i Jönköping.

Bruno har träffat Finn Persson som hanterat stora arrangemang t.ex. VM i Speedway.

Men om vi ska ta in flera aktörer för mediekontakter måste vi se upp så det inte inverkar negativt på samarbetet med våra partner t.ex. i Velodromloppet.

Ekonomi: Vi gick hyggligt plus på Velodromloppet. Falkenbergstävlingen är ännu inte slutredovisad. Kostnad för avslutningsfesten blev ca 40 000 kr.

Totalt med kommande kostnader kommer vi att ha ett kapital kvar vid årsskiftet.

Medlemsavgiften är från nästa år höjd till 600 kr enligt årsmötets beslut.

En policy bör ställas upp angående vilka som ska bjudas på vad, vid arrangemang och möten.

Det finns möjlighet att få Riksmästerskapsstatus på vår tävling. Men, vår idé är inte bara tävlingsresultat, och RM kostar också pengar. Eventuellt kommer detta att diskuteras på årsmötet.

Preliminära tävlingsdatum kommer att presenteras i Rutflaggan nr 4.

Nästa styrelsemöte: preliminärt 26 november vid Älvsjömassan.

Vid protokollet

Justeras

Björn Otterberg

Bruno Rösler

Noteringar från RHK:s höstmöte med styrelsen, klassrepresentanter och tekniker på Hotell Åsen i Anderstorp 9.10 2005.

De transpondrar som använts under tävlingar hittills håller på att ta slut och kommer inte att ersättas. Mötets mening var att var och en uppmanas att skaffa egna. Vid kommande tävlingar kommer eventuellt kvarvarande transpondrar att kunna hyras till en kostnad t.ex. motsvarande 25% av priset för en ny. Det har varit ett problem med att anmälan till tävlingar kommer in för sent. Resultatet blir att arrangören blir osäker på om tävlingen ska kunna genomföras och att tryckta program blir ofullständiga. Ska efteranmälningsavgift tas ut? Ska vi begära in anmälan till hela serien? Speciellt vid publiktävlingar kan det upplevas som negativt om de som tävlat tidigt lastar upp och åker hem tidigt. En halvtom depå under söndagseftermiddagen är inte rätt mot publiken. Ska en tid anges för tidigaste avförd? Ska tävlingshelgen arrangeras så att lördagen eller söndagen är huvuddag ur publiksynpunkt? Bruno tog upp frågan om extra privatfordon i maskindepån. Flera ansåg att det måste tillåtas. Om inte fritt hos var och en så måste en plats anvisas inom depåområdet. Anmälningsavgift då man kommer med flera tävlingsbilar. Mötet ansåg att för bil nr 2, 3 osv. blir avgiften = ½ ordinariepriset. Längd på tävlingsheaten: det är bra som det är. Vi kommer inte att kunna köra så långa lopp att tankning erfordras. Säkerhetsarrangemangen blir för omfattande.

Klass/heat-indelning vid träning och tävling.

Alla vill att träningsheaten organiseras så att stora hastighetsskillnader undviks. T.ex. kan de större bilarna i GT och standardheaten träna ihop istället för att åka ihop med det egna heatets mindre bilar. För att få heat med mer lika ålder och hastighet bör kanske F3 1000cc åka ihop med FJ. Några Formel Ford-åkare har hört av sig och vill inte åka ihop med F2 och F3 på grund av stora hastighetsskillnader. Även en del exklusiva GT-bilar känner att de kanske inte åker i rätt heat. Mötet ansåg att vi kan öka antalet träningsheat och istället köra kortare tid. Hur ska vi få med A – D –bilar? De är mycket intressanta ur publiksynpunkt.

Nordisk Cup

Till tävlingen på Sturup kom många danskar, ett par finnar och inga svenskar. Det verkar ha berott på en stor informationsmiss. Dels vet inte folk vilka heat som är aktuella: Hittills endast Std upp till -65, GT upp till -65 samt FV. Troligen har inte inbjudan skickats ut som till RHK-Cupens tävlingar. Ska anmälan göras till hela serien? Antalet tävlingar bör vara en per deltagarland.

Utländska deltagare

Utländska förare kan köra hos oss då tävlingen är anmäld som NEAFP- tävling. Vi får åka utomlands på vår nationella licens, såvida det inte är en FIA-tävling, då erfordras internationell licens.

Tävlingar – priser

Priser för respektive tävling hanteras av klassrepresentanterna. För RHK-Cupen räcker det med ett pris till segraren i varje klass samt ett pris till den med högsta poängsumman i varje heat, och till högsta poängsumman i hela cupen. Endast RHK-medlemmar får cup-poäng. Klassrepresentanterna ska hjälpa till att påverka icke RHK-medlemmar att bli medlemmar. Mötet ansåg att RHK-cupen ska begränsas till 4 tävlingar, för 2006 blir det:
27 – 28 maj på Mantorp genom MK Skandia
16 – 18 juni på Gelleråsen, RHK + samarbetspartners
7 – 9 juli alt 14 – 16 juli på Knutstorp, genom MGCC
8 – 10 september på Falkenberg.

Micke Julin har kontakt med en engelsk F3 – serie som vill köra en tävling hos oss. Micke fortsätter kontakten och föreslår tävlingen på Gelleråsen eller Falkenberg.
RHK ska delta på Älvsjömassan i november. Tre bilar får plats i montern förslag: sport 2000, Escort, F2 och/eller halvpanna. Bruno fick namn på medhjälpare.
Bosse Lindman ordnar nytryckning av Vår presentationsfolder

Teknik

Det har kommit propåer om att vi borde köra på miljövänligare bränsle. T.ex. E85 som innehåller 85% etanol och 25% bensen. Det är fortfarande oklart hur man ska hantera säkerhetskraven.
Teknikerna formulerar ett svar.
Fråga om äldre overaller duger 2006. Teknikerna svarade att 2006 års tekniska regler ännu inte är klara.
Längden på slangar till oljekylarna på Formel Vee kan bli en tvistefråga.
Från 2007 måste den nya typen av ID-handling finnas för att få starta. Åke Hansson skriver en information i Rutflaggan om vad vi ska förbereda.
Pris 5.000 kr.
Appendix K 2006 kommer troligen att översättas till svenska.
Det behövs en drive i media för Historisk Racing. Annemo Friberg på SBF bör kontaktas.
Kan kända motorjournalister utnyttjas? Bosse Lindman kontaktar tänkbara personer.
Klassrepresentanterna ber om mer teknisk information för att kunna svara på frågor de får.
Vi bör ha ett tekniskt informationsmöte i samband med årsmötet.
Henrik Hansson påpekade att RHK:s hemsida har plats för information om respektive klass.
Idag har bara Formel Ny och RS utnyttjat detta.

Vid protokollet

Justeras

Björn Otterberg

Bruno Rösler

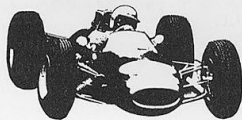
PRYLMARKNAD

SÄLJES:

Årets CD från Racefoto. CD-skivan Racebilder 2005 innehåller i år över 10.000 bilder. Det blev därför en dubbel-CD. Av dessa är det cirka 3.000 bilder från RHK. I år är ALLA bilder i fullskärmsformat! Skivan innehåller som vanligt alla resultat från alla racertävlingar (även från STCC, SPVM, SSK och SLC med alla underklasser samt bilder). Alla mina reportage är också med. Ett måste för alla raceentusiaster! **Priset är 250 kr** och ni beställer via mail: bengan@racefoto.se eller telefon: **070-340 93 00**. Det finns även möjlighet att beställa förstorningar, almanackor, fotocollage, julkort mm. Via min hemsida: www.racefoto.se
Bengt-Åke Gustavsson.

Bilsportsförbundets Råd och Regler 1963-72, Bilsportkalendern 1969-79, Nationella Tekniska Regler+Tävlingsregler 1988-96. Pris 400:- + frakt
Åke Lindh, tel. 070-994 15 10

Brabham BT 41, Original, nyrenoverad, ex PeO Zetterström. För mer info:
Jörgen Egdal, tel. 0044-45 64 76 20 71,
e-post: egdalracing@hotmail.com



Alfa Romeo 1300/2000 GTV Gaturegad samt med vagnbok för racing klass Roadsport samt möjlig registrering för historic Racing Std. Ny klassen. Mod. GTV serie 105 1972. Framvagn: Modsportfjädrar (extron sista modellen), Koni ombyggda racedämpare, övre bärramar med justerbar Camber, justerbar krängningshämmare. Alla bussningar i teflon. Bakvagn: Modsportfjädrar, Koni ombyggda racedämpare, justerbar krängningshämmare (dubbel-singel), Panhardstag (ersatt övre T-stag), teflonbussningar. Bakaxel 2000 Berlina med uppspänd diffbroms ca 75 %, renoverad 2004.
Det är mycket mera godis. För ytterligare upplysning:
Per Löveryd, tel. 031-63 25 39

Till Lotus 61 FF 1970: Motorhuv i glasfiber, original 1000:-
Göran Anderberg, tel. 042-718 17

Historisk F-3, Brabham BT 35/1971 Med Holbay 1600 cc Twin Cam, Hewland MK 8 ADA med invändiga bromsar. Ex Jonas Qvarnström/Picko Team Lipton med svensk – och internationell – racinghistoria.

Historisk Formel Ford, Titan Mk 6/1970. Holbay 1600 cc FF-motor, Hewland Mk 8. Ex Titan Racing, Bengt Gilhorn och Jan-Erik "Jonte" Johansson.

Var mans racerbil! Tecno F-4 1965. Ducati 250 cc Mk III. Med svensk racinghistoria.

Racerlåda. Hewland MK 9 ADA, 10-31.

Bengt Ljungbergh, Jönköping, tel. 036-12 57 13

forts. nästa sida