

RUTFLAGGAN NR 5 2007



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

F-2 CHAMPS!



Bo Warmenius och Gunnar Turebrand hade för år 2007 sadlat om till formelbil, och det blev succé direkt. Bosse vann klass C med sin March 772 (den mörka bilen) och Gunnar klass B med sin March 76B (den ljusa bilen).

Årsmöte 23 februari 2008 på Brunnstorps Vårdshus

NEZ-mästerskapet

LASSE HAGMAN, NEZ-ansvarig

Trots FIA:s nya propåer kommer NEZ-mästerskapet att köras även under 2008. Nationell licens gäller, och i övrigt samma upplägg som under 2007. NEZ-ansvariga från deltagande länder, förhoppningsvis även Danmark, skall träffas den 28 januari för att detaljplanera och diskutera detaljer.

Jag återkommer med tävlingsdatum och information om vad som framkommit.

RHK-Cupen

- 24-25 maj Premiär, SSK, Kinnekulle
- 13-15 juni Velodromloppet, RHK, Karlskoga
- 4-6 juli Svenskt Sportvagnsmeeting, MGCC, Ring Knutstorp
- 30-31 augusti Classic & Sports Carmeeting, Hist. Racing, Norge, Vålerbanan
- 13-14 sept. RHK Cup, Final, RHK/FMK, Falkenberg

Ett par av datumen är vid pressläggningen att beteckna som preliminära.

Årsmöte den 23 februari 2008 på Brunnstorps Wårdshus

Mellan Vätterns strand och E4-motorvägen norr Huskvarna, avfart 101.

- 10.30 Kaffe och fralla vid ankomst. RHK bekostar.
- 11.00 Årsmötesförhandlingar.
- 12.45 Lunch, bekostas av resp. medlem
- 13.30 Föredrag av Nicolina Hübert om Carrera Panamericana.
Därefter fortsätter årsmötet. Avslutas ca 15.45
- 16.00 Konstituerande möte för vald styrelse.

Från Redaktionen:

För egen del så började år 2007 med rally i Abu Dhabi och slutade med en rasad kolv i TV-svängen i Hörby. Ja, det var förstås rally – som kartläsare. Annars så har det varit 1000 cc Cup med Dekan och RHK-Cup och ett blött race på Brands Hatch med midgeten. Så nu gäller det att ladda för 2008.

”The Ronnie Peterson Historic Grand Prix” hålls den 6-8 juni på Anderstorpsbanan i ett arrangemang tillsammans med ”Masters”. Det finns alltså möjlighet att åter få se och höra F-1 bilar i full fart på banan; vår klassiska F-1 arena. Man kommer även att ha inbjudningslopp för standard och GT-bilar, och har även försäkrat att man kommer att köra enligt Appendix K, varför även svenska åkare kan få tillfället att köra. Mer om detta på annan plats i Rutflaggan. Tråkigt är det ju förstås att ledigt datum endast fanns veckan före vårt eget storarrangemang Velodromloppet på Gelleråsen. Vi får kanske vänja oss vid att vi inte har någon ensamrätt till detta med Historisk Racing. Det fanns ju en tid då RHK fungerade som förbundets utskott och skötte allt med översättning och tolkning av regler osv. Men man kanske ändå skulle kunna dra någon nytta av situationen och

bjuda in de utlänningar från Anderstorpsarrangemang med rätt bilar till vårt eget arrangemang när de ändå är i Sverige.

Vi har tidigare publicerat skriftväxling mellan medlemmar i RHK med GT-bilar och internationella förbundet FIA om att återuppta EM-tävlingarna. Nu har man tydligt utlyst mästerskap för GT och standardbilar, men det finns bara Nürburgrings Oldtimer GP med i kalendern, så frågan är om det kommer till andra arrangörer, eller om man kommer att köra en direkt final? Fast i mästerskapsstatuterna står förstås att man skall köra minst fyra tävlingar för att det skall räknas. Det lär väl klarna rätt snart får man hoppas. Ja, så skall man ju registreras före sin första tävling.

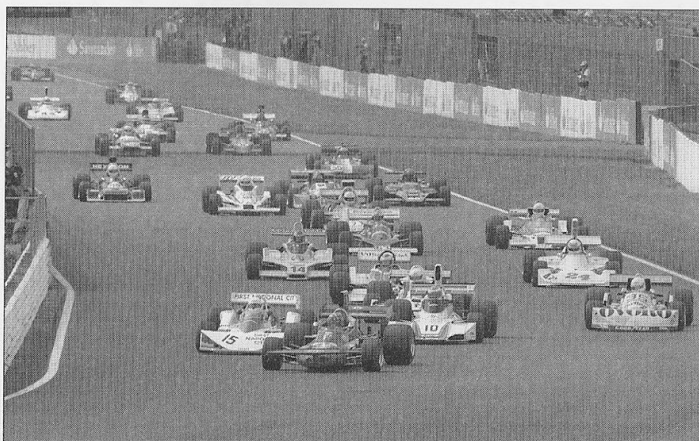
Grattis till Formel Junior som fyller 50 år 2008! Det kommer att anordnas en rad jubileumstävlingar på olika ställen på klotet under året. I nästa nummer av Rutflaggan kommer även en artikel med anledning av detta, signerad Lars-Göran Sjöberg.

Årsmötet hålls åter på Brunnstorps Wårdshus, den 23 februari. Mer om detta på annan plats. Skall Du lämna någon motion, så skall den vara styrelsen tillhanda senast två veckor före årsmötet.

The Ronnie Peterson Historic Grand Prix, 6-8 juni 2008

F-1 bilar kommer åter att dåna över mossen i Anderstorp. För Staffan Svenby är det en dröm som går i uppfyllelse när *Masters Racing Series* drar in på Anderstorpsbanan. Men det blir naturligtvis inte bara Formel 1. Det blir även *World Sportscars Masters* med Le Mansbilar fram till 1972. Vidare *Top Hat Saloons*, standardvagnar fram till 1966, samt även fram till 1977. Inte nog med det; det blir även *Gentlemen Drivers* med GT-bilar före 1966. Dessutom *Proto 70's* med 2- och 3-liters sportvagnsprototyper fram till 1978. Njut! Man kommer även att köra Ferrari Challenge, Formula Renault, Ginetta och Porsche sport cup, även om dessa inte är historiska klasser.

Även du kan köra om du har en passande bil. Startavgift i detta förnämliga arrangemang kommer att bli ca 3.500:-.



Förfrågningar eller intresseanmälan:
Magnus Öhrström, tel: 0418-800 44,
e-mail: magnos.ohrstrom@ringknutstorp.com eller
Kari Lehtimäki, e-mail: kari@vtg.nu .
För pressinformation står Sveneric Eriksson,
e-post: flatoutsweden@telia.com



Isträning Torsby 16-17 februari 2008

På sjön Velen utanför Torsby anordnar Lennart Nilsson och Jan "Galaxie" Olsson isåkning för historiska bilar, men det går även bra med din standardbil.

Viktigt är att vi träffas även vintertid och provar hur det är att få en bredsladd även på sjöis.

Boendeform finns + övriga upplysningar lämnas.

Ring eller maila Lennart Nilsson, arb. 054-85 25 51,
lennart.nilsson@osterbergs.nu

Standard G+H+I (1966-81)

Här följer en vädjan från Klasspappan:

STURE DANIELSSON

Skärpning i ledet!

Som klassrepresentant har jag fått onda ord om disciplinen i vår körning. Vi åker varken STCC eller WTCC, utan det är *Historisk Racing*. Vi är faktiskt ute och visar upp ett av landets finaste racingbilmuseum. Så det är kanske inte nödvändigt att köra om precis "här", utan vänta tills efter kurvan.

Önskar en God Hjul och ett Gott Nytt År!



Nu är den färdig!

Kan beställas via mail: ek.m@telia.com eller
telefon 042-767 65 kvällar.

PRIS: 200 kr. inkl. porto,
insättes på PlusGiro: 63 09 25-6.

Mats Ek/MGCC

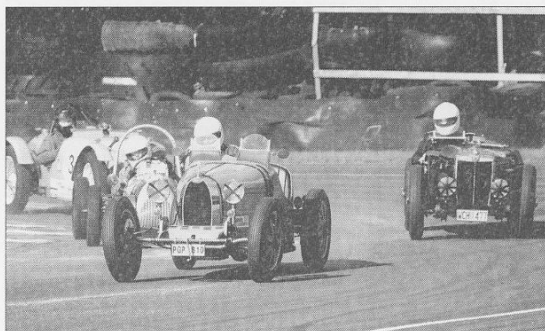
Falkenberg Classic Motor

7-9 september 2007

Finalen för både RHK-Cupen och Sportvagnsserien kördes på Falkenberg. Det var en strålande vacker sensommarhelg som mötte de 200 bilarna som mötte upp till start.

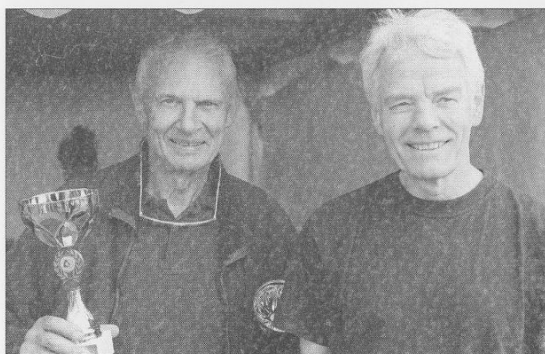
BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Först på plan var de smattrande gamla fina förkrigsbilarna tillsammans med Midget, Formel Junior och F-2, 1000 cc. Jörgen Carlsson var snabbast i kvalet, men det var Magnus Ahlqvist i sin Cooper F-2a som vann båda heaten före Carlsson. Linus Sjöberg blev trea i första, och pappa Lars-Göran trea i det andra heatet. Per Hågeman vann midget och Janne Hansson var snabbast bland förkrigarna med sin Bugatti 35.



Söndagsträngsel i förkrigsheatet. Först Per-Olov Håkansson i Bugatti 37 följd av t.h. Glenn Billqvist i M.G. PA Special, t.v. Frank Högman, Effyh-JAP och i kölvattnet, Magnus Neergaard, Riley 9 Sports. Foto Bengt-Åce Gustavsson.

De nyare formelbilarna som kör F-3, FF 2000 och Super Vee visade sig åter mest vara en dansk affär. Bruno Hvid Nielsen tog pole, men bägge heaten vanns av veteranen Ole Vejlund före Hvid Nielsen. Joakim Broström kom trea i första racet och slogs om en tät-position i det andra när han på ett spektakulärt sätt bromsade av sig efter långa rakan. Tredje platsen i det andra racet gick till Seved Lundberg.



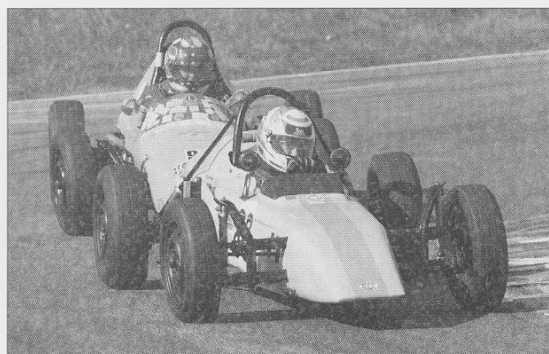
Det blev dubbelt danskt i racen för de nyare formelbilarna, därav de glada nunorna; t.v. vinnaren Ole Vejlund, och t.h. tvåan Bruno Hvid Nielsen. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Formel Ford 1600 och Formel Vee var 24 bilar tillsammans. Här dominerade Niklas Jonsson stort. Han var snabbast hela helgen och vann bägge heaten. Henrik Hansson var tvåa i första racet men stoppades av brand i det andra. Pelle Svensson kom trea i första och tvåa i andra racet där Björn Otterberg kom trea.



Det är alltid roligt när det kommer någon ungdom och ruskar om i "Gubbdagiset", som här Kevin Crammer. Här ligger han med sin Van Diemen RF 87 före Arne Evaldsson, Van Diemen RF 84. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

Bland Formel Vee var det kamp mellan Christer Ericsson och Tomas Marklund där Christer till sist vann. Markus Lefors kom trea. I andra racet startade Lars "Vegas" Johansson sist då han varit på bröllop på lördagen. Han körde snabbt upp sig genom fältet och gav sig in i tätstriden med Ericsson, Marklund och Lefors. Men han körde ihop med Marklund och tappade sedan fart. Marklund snur-



Markus Lefors kom trea på lördagen och vann Formel Vee klassen på söndagen. Här leder han med sin RPB före Lars "Vegas" Johansson, GMS III. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

rade och Ericsson bröt. En överlycklig Lefors tog sitt livs första seger före Johansson och Marklund.

Bland 1000 cc tog Arne Allard pole med sin Fiat Abarth 1000 TC. Han tog också ledningen i första racet men fick tyvärr bryta efter halva racet då ett tändstift lade av. Nils-Olov Jonsson, SAAB Sport vann nu före Magnus Rehbinder, Mini Cooper 998 och Kris-ter Wigren, SAAB Sport. I det andra racet startade Allard en bit ned i fältet, men han var snart uppe i ledningen. Nu var det Jonsson som fick problem med stif-ten. På hans tvåtaktssaab var det bara en tidsfråga innan det släppte, och mycket riktigt fick han snart fart på bilen igen. Allard vann före Rehbinder och Jonsson.



*Rolf Jensen avslutade sin debutsäsong i sin fina SAAB Sport. Här jagas han av alltid SAAB-jagande Dan Henningsson i Opel Kadett.
Foto: Bengt-Åke Gustavsson.*



Magnus Rehbinder i sin Morris Cooper 998 gjorde bra ifrån sig på Falkenberg med en tredje och en andraplats. Här ligger han före Sam Bernhardsson i en BMW 700 Sport. Foto: Bengt-Åke Gustavsson.

I GT/GTS vann Rolf "Myggan" Nilsson övertygande i båda heaten. Den enda spänningen stod Bengt-Åke Bengtsson för i andra racet då han hade ledningen i två varv. Bengt-Åke och Roger Adamsson delade på prispallen i båda racen, och alla tre körde normbilen i GTS: Lotus Elan.

I stora standard '65 hade Tomas Gustavsson pole med sin Ford Mustang före Tommy Brorsson Lotus Cortina och Lars Esselius, Ford Falcon. Gustavsson hann bara några hundra meter innan ett knutkors gick sönder och han fick parkera. Esselius hade glömt att veva upp sidorutan, varför han fick gå i depå och åtgärda detta. Detta gav Brorsson fri väg mot segern. Roger Andersson, Lotus Cortina, blev tvåa och Esselius lyckades spurta upp till tredje plats. I andra racet startade Gustavsson sist, men redan innan första sväng- en var han trea. Han jobbade sig ända fram till seger före Esselius och Brorsson.

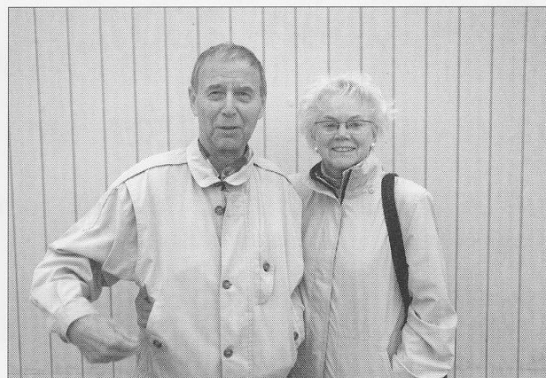
I det 23 bilar starka startfältet i Standard '76 var det muskelbilarna som dominerade kvalet. Mikael Östberg tog pole med sin Chevrolet Camaro före märkesbrodern Göran Boström, K-G Almström i en BMW 3,0 CSL och Anders Berger Ford Escort BDA. I racet tog Östberg kommandot, men plötsligt dog hans bil. Det var huvudströmbrytaren som stängt av sig. Han



Bengt-Åke Bengtsson överraskade med att "sno" ledningen från Rolf "Myggan" Nilsson. Här leder de före resten av GT-fältet. Foto Bengt-Åke Gustavsson.



*Thomas Gustavsson vann söndagsracet för Std '65 med sin Ford Mustang före Lars Esselius, Ford Falcon Futura. Ett snopet kardanfel på lördagen gjorde dock att Esselius kunde vinna klassen i sammandraget för RHK-Cupen.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

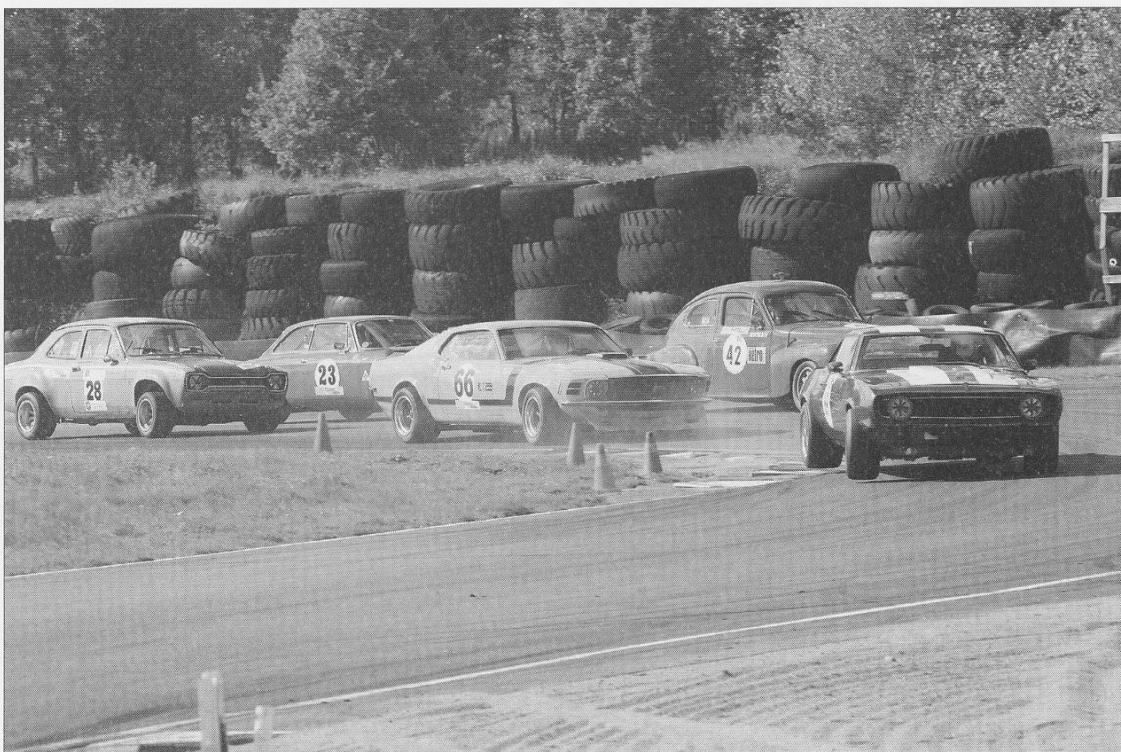


*Intresserade åskådare på Falkenberg var Ulf Svensson med hustrun "Berit". Med sina Brabhambilar var Ulf flitigt i elden på 60- och 70-talen, alltid med Berit som mek. men i den rollen kallades hon oftast Johan,
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.*

tappade halva startfältet, men fick fart på bilen igen och började köra upp sig. K-G Almström tog tillfället i akt och övertog ledningen. Mot slutet kom Tomas Hall vilt spurtande och blev slagen med endast 2 sekunder. Boström kom trea. I andra racet gjorde Östberg inga misstag. Han vann före Jörgen Sjölin, Mustang Boss 302, som gjorde sitt livs bästa race. Anders Berger hade brutit första racet med lossnad växelspak. Nu var han riktigt på hugget. Hans omkörning av Tomas

Hall på ytttern på två hjul var av det hårigare slaget, och han slutade trea i racet.

En förare som Nicklas Johansson får racing att se enkelt ut. Han har totaldominerat Sports 2000 i år och var den ende föraren i år som vunnit samtliga race. Falkenberg var inget undantag, utan han vann båda racen före Joakim Bergman. Kåre Minnbergh kom trea i första racet, och Pelle Svensson blev trea i det andra. Nicklas blev även årets RHK-mästare.



Ledartrion i söndagsracet med Mikael Östberg i spetsen med sin Chevrolet Camaro, följd av # 66 Jörgen Sjölin, Ford Mustang Boss 302 och # 28 Anders Berger, Ford Escort RS 1600. Varvade är # 42 Axel Ekman, Volvo PV 544 och # 23 Anders Agfors, Alfa Romeo 1600. En eloge till Ekman och Agfors som tydligt haft god uppsikt i backspeglarna och håller bra åt sidan. Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

RHK-Cupen 2007

26 maj Kinnekulle
 27 maj Kinnekulle
 16 juni Karlskoga
 17 juni Karlskoga
 7 juli Knutstorp
 8 juli Knutstorp
 8 sept. Falkenberg
 9 sep. Falkenberg
 Summa

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

Klass GT/GTS 3, 0-1150 cc, Period E tom. 1961

1. Leif Mohlin	Austin Healey Sprite	-	-	-	-	10	10	-	-	20
----------------	----------------------	---	---	---	---	----	----	---	---	----

Klass GT/GTS 4, 1151-1300 cc, Period E

1. Lennart Henjer	Alfa Romeo Giulietta Spr.	6	10	10	6	9	9	10	10	70
-------------------	---------------------------	---	----	----	---	---	---	----	----	----

Klass GT/GTS 7, över 2500 cc, Period E

1. Nils Fredrik Nyblaeus	Austin Healey 100 M	-	-	10	10	10	10	6	10	56
--------------------------	---------------------	---	---	----	----	----	----	---	----	----

Klass GT/GTS 8, 0-1150 cc, Period F 1962-65

1. Jan Hansson	Ginetta G4	-	-	-	-	9	9	-	0	18
2. Christer Nilsson	Ginetta G4	-	-	10	6	-	-	0	-	16

Klass GT/GTS 10, 1301-1600 cc, Period F

1. Rolf "Myggan" Nilsson	Lotus Elan	9	5	15	15	15	15	15	15	104
2. Roger Adamsson	Lotus Elan	10	10	13	13	13	10	13	11	93
3. Per Broberg	Lotus Elan	-	-	10	10	6	6	10	10	52
4. Bengt-Åke Bengtsson	Lotus Elan	-	-	-	-	11	11	11	13	46
5. Olof Cederberg	Lotus Elan	-	-	9	9	6	6	8	8	46
6. Anders Ek	Lotus Elan	-	-	-	-	7	7	9	9	32
7. Thomas Henrysson	Lotus Elan	-	-	-	-	10	13	-	-	23
8. Tord Ekegren	Lotus Elan	-	-	-	-	8	8	-	-	16

Klass GT/GTS 11, 1601-2500 cc, Period F

1. Frank Högman	Porsche 911	9	9	11	13	15	15	10	10	92
2. Lars-Göran Hagman	Marcos 1800 GT	10	10	13	15	-	-	-	-	48
3. Lasse Jönsson	Porsche 904	-	-	15	5	-	-	-	-	20
4. Richard Westberg	M.G. MGB	-	-	10	6	-	-	-	-	16

Klass GT/GTS 12 över 2500 cc, Period F

1. Anders Lotsengård	Austin Healey 3000 Mk I	10	5	11	13	10	6	11	11	77
2. Anders Schildt	Austin Healey 3000 Mk II	-	-	13	Dq	15	15	15	15	73
3. Lars-Göran Andersson	Mustang Shelby GT 350	-	-	5	5	11	13	13	13	60
4. Hans-Erik Johansson	Jaguar E-Type	-	-	6	5	13	6	-	-	30
5. Kåge Schildt	Austin Healey 3000 Mk II	-	-	10	11	-	-	-	-	21
6. Karl-Arne Henriksson	Jaguar E-Type	-	-	9	5	-	-	-	-	14

Klass GTP, Period F

1. Bengt Eliasson	Diva GT 10F	-	-	10	5	-	-	-	-	15
1. Per Roxlin	M.G. Midget Spec.	-	-	-	-	5	10	-	-	15

Om det inte stämmer i matrikeln, eller om Du flyttar, eller byter telefon,
 kontakta medlemsregistratören, Anders Ek.

Standardbilar tom. 1965, "Std '65"

26 maj Kinnekulle
27 maj Kinnekulle
16 juni Karlskoga
17 juni Karlskoga
7 juli Knutstorp
8 juli Knutstorp
8 sept. Falkenberg
9 sept. Falkenberg
Summa

Klass CT 1, 0-1150 cc, Period E: tom. 1961

1. Per Hågeman	DKW Junior	15	9	11	13	13	13	11	8	93
2. Hans Eklund	SAAB 750 GT	13	13	10	8	6	15	13	13	91
3. Elmon Larsson	Austin A 40 Futura Mk 1	6	15	13	11	5	5	15	15	85
4. Nicklas Enander	SAAB 92B	10	10	8	9	6	11	9	10	73
5. Alf Pålsson	DKW AU 1000 S	-	-	9	10	15	10	8	6	58
6. Peter Kumlin	Austin A 35	11	11	-	-	-	-	10	11	43
7. Nils-Erik Alvthin	SAAB 96	-	-	-	-	11	9	7	9	36
8. Fredrik Tornérhielm	SAAB 93	-	-	15	15	-	-	-	-	30
9. Michaela Månlycke	SAAB 96	-	-	6	5	-	-	-	-	11

Klass CT 5, över 2500 cc, Period E

1. Johan Solman	Jaguar Mk II	-	-	6	10	-	-	-	-	16
-----------------	--------------	---	---	---	----	---	---	---	---	----

Klass CT 6, 0-1150 cc, Period F: 1962-65

1. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport	5	5	13	11	15	13	15	11	88
2. Krister Wigren	SAAB 96 Sport	10	11	11	10	9	11	11	10	83
3. Dan Henningsson	Opel Kadett	13	13	9	6	8	8	7	6	70
4. Bo Severinsson	Renault R8 Gordini	8	8	10	8	7	6	10	9	66
5. Sam Bernhardsson	BMW 700 Sport	9	10	5	7	11	6	9	8	65
6. Magnus Reh binder	Morris Cooper 998	11	9	8	6	-	-	13	13	60
6. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	-	-	6	13	5	15	6	15	60
8. Lars Källberg	SAAB 96 Sport	15	15	6	9	-	-	-	-	45
9. Lars Göransson	NSU Prinz 1000	5	5	7	6	10	9	-	-	42
10. Rolf Jensen	SAAB 96 Sport	-	-	6	6	6	7	8	7	40
11. Kari Lehto	Austin Cooper 998	-	-	6	6	6	6	-	-	24
11. Lennart Hermansson	DKW F 12	-	-	0	0	6	6	6	6	24
11. Leif Zimmer	SAAB 96	-	-	-	-	6	6	6	6	24
14. Johan Wållgren	Opel Kadett	-	-	6	6	-	-	6	5	23
15. Sebastian Wrethagen	Austin Cooper S 1071	-	-	15	-	-	-	-	-	15
16. Kenneth Nilsson	DKW F 12	-	-	-	-	6	6	-	-	12

Klass CT 7, 1151-1300 cc Period F

1. Yngve Gustavsson	Morris Cooper S	10	10	13	13	-	-	-	-	46
2. Lars Bergström	Morris Cooper S	-	-	10	11	11	11	-	-	43
3. Andreas Eriksson	Morris Cooper S	-	-	-	-	15	15	-	-	30
4. Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	-	-	-	-	13	13	-	-	26
5. Bengt Allo	Morris Cooper S	-	-	-	-	-	-	10	9	19
6. Bengt Bengtzon	BMC Cooper S	-	-	-	-	-	-	Dq	10	10
6. Max Viebke	Austin Cooper S	-	-	-	-	5	5	-	-	10

Klass CT 8, 1301-1600 cc Period F

1. Tommy Brorsson	Ford Lotus Cortina	-	-	15	15	15	15	15	15	90
2. Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	10	10	11	5	10	10	Dq	5	61

Klass CT 9, 1600-2500 cc Period F

1. Hakon Mörner	Volvo Amazon 122 S	-	-	11	6	10	10	10	10	57
2. Dick Gärder	Volvo Amazon 122 S	13	13	13	11	-	-	-	-	50
3. Dan Johansson	Volvo Amazon 122 S	5	5	15	13	-	-	-	-	38
4. Johnny Aldosson	Volvo Amazon 122 S	15	15	-	-	-	-	-	-	30
5. Nils Thelin	Volvo Amazon 122 S	-	-	-	-	6	6	-	-	12

Klass CT 10, över 2500 cc Period F

1. Lars Essélius	Ford Falcon Futura Sprint	-	-	13	11	11	13	10	9	67
2. Thomas Gustavsson	Ford Mustang	-	-	15	6	15	15	5	10	66
3. Johan Högman	Ford Falcon Futura Sprint	10	10	11	13	13	6	-	-	63
4. Thomas Henrysson	Ford Galaxie	-	-	-	-	10	11	-	-	21
5. Mikael Ward	Ford Mustang	-	-	-	5	-	-	-	-	5

Äldre formelbilar

Klass F-3/1, Formel 3/500 cc, "Midget"

				26 maj Kinnekulle	27 maj Kinnekulle	16 juni Karlskoga	17 juni Karlskoga	7 juli Knutstorp	8 juli Knutstorp	8 sept. Falkenberg	9 sep. Falkenberg	Summa
1. Per Hågeman	Cooper-Norton Mk 12	-	-	10	8	13	13	10	10			64
2. Frank Högman	Effyh-JAP	-	-	13	15	10	10	5	9			62
3. Olle Linde	Cooper-JAP Mk 10	-	-	6	6	11	11	-	-			34
4. Rickard With	Effyh-JAP	-	-	-	-	6	9	-	-			15

Förkrigsbilar

1. Per-Olov Håkansson	Bugatti 37 A	10	10	10	11	9	9	13	13			85
2. Jan Hansson	Bugatti 35	-	-	11	13	13	13	15	15			80
3. Magnus Neergaard	Riley 9 Sports	-	-	13	10	8	9	11	11			62
4. Roland Haraldsson	Riley Brooklands	-	-	-	-	1	1	-	-			2

Nordisk, Historisk Special, klass HS4, Period E

1. Rolf Nyström	Ford Special	-	-	10	10	-	-	-	-			20
-----------------	--------------	---	---	----	----	---	---	---	---	--	--	----

Formel Junior, Period E, 1958-60

1. Lars-Göran Sjöberg	Swebe Cooper-Ford	10	5	0	15		10	0	10			65
2. Linus Sjöberg	Swebe Cooper-Ford	-	-	15	5	-	-	10	5			35
3. Ingvar Malm	Focus-Peugeot Mk III	-	-	6	5	-	-	-	-			11

Formel Junior, Period F, 1961-63

1. Jörgen Carlsson	Merlyn Mk 3-Ford	-	-	15	15	10	10	10	10			70
2. Göran Anderberg	Lola Mk 3-Ford	-	-	11	13	-	-	-	-			24
3. Anders Ericsson	Lola Mk 5-Ford	-	-	13	5	-	-	-	-			18

Formel 2, Period F, tom. 1965

1. Magnus Ahlqvist	Cooper T71-SCA	10	10	10	10	10	10	10	10			80
--------------------	----------------	----	----	----	----	----	----	----	----	--	--	----

Formel Vee, "B" 1965-68

1. Frank Högman	RPB	15	15	11	11	13	13	11	13			102
2. Stefan Persson	RPB	9	10	9	9	10	10	10	9			76
3. Ronny Jensen	Beach Car	10	11	10	10	11	11	-	-			63
4. Johnny Olsson	Veeva	13	5	-	-	6	5	13	11			53
5. Kim Pettersson	RPB	-	-	13	13	-	-	-	-			26
6. Lars Runo Tillback	RPB	-	-	0	0	5	5	0	0			10

Formel Vee, "C" 1969-72

1. Christer Eriksson	Hansen Mk IV	15	13	15	15	11	13	15	6			103
2. Thomas Marklund	RPB	0	9	13	13	13	11	13	11			83
3. Lars-Gunnar Johansson	GMS III	0	6	11	11	15	15	5	13			76
4. Markus Lefors	RPB	-	-	10	9	9	10	11	15			64
5. Sven-Åke Svensson	Austro V	13	10	8	11	10	9	-	-			61
6. Bo Pettersson	Veemax	8	6	7	8	7	8	10	5			59
7. Axel Grossman-Madsen	BMVee	10	7	0	0	8	8	-	-			33
8. Lars Jonsson	GMS III	11	15	-	-	-	-	-	-			26
9. Sven-Erik Hedman	Kaimann	-	-	9	10	-	-	-	-			19
10. Caj Hasselgren	RPB	-	-	6	7	-	-	-	-			13
11. Curt Johansson	RPB	-	-	-	-	-	-	0	5			5

Nyare Formelbilar

26 maj Kinnekulle
27 maj Kinnekulle
16 juni Karlskoga
17 juni Karlskoga
7 juli Knutstorp
8 juli Knutstorp
8 sept. Falkenberg
9 sept. Falkenberg
Summa

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

1. Henrik Hansson	Van Diemen RF 76	13	11	6	15	9	10	15	6	85
2. Pähr Svensson	Royale RP 21	15	13	10	8	-	-	13	15	74
3. Björn Otterberg	Merlyn Mk 20A	11	15	0	0	10	6	11	13	66
4. Håkan Lindevret	Rayale RP 21	10	10	6	5	-	-	6	6	43

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

1. Henry Andersson	Van Diemen RF 79	10	10	10	10	-	-	0	5	45
--------------------	------------------	----	----	----	----	---	---	---	---	----

Klass FF/3, Formel Ford, Period J, 1982-91

1. Aslak Heldal-Haugen	Van Diemen RF 85	15	11	15	15	13	13	13	13	108
2. Bert Lundgren	Van Diemen RF 89	13	15	13	10	9	9	6	10	85
3. Kevin Crammer	Van Diemen RF 87	11	13	6	11	10	11	11	6	79
4. Arne Evaldsson	Van Diemen RF 84	-	-	11	13	11	10	6	11	62
5. Mats Johansson	Van Diemen RF 87	6	5	10	9	6	7	10	8	61

Formel Ford 2000, Period H+I, -1985

1. Bruno Hvid Nielsen	Reynard SF 84	9	9	15	15	13	13	13	13	100
2. Tomas Otterberg	Van Diemen RF 81	0	0	11	13	-	-	11	6	41
3. Morgan Södergren	Reynard SF 83	-	-	13	5	-	-	-	-	18

Klass F3/2, Formel 3 1000 cc

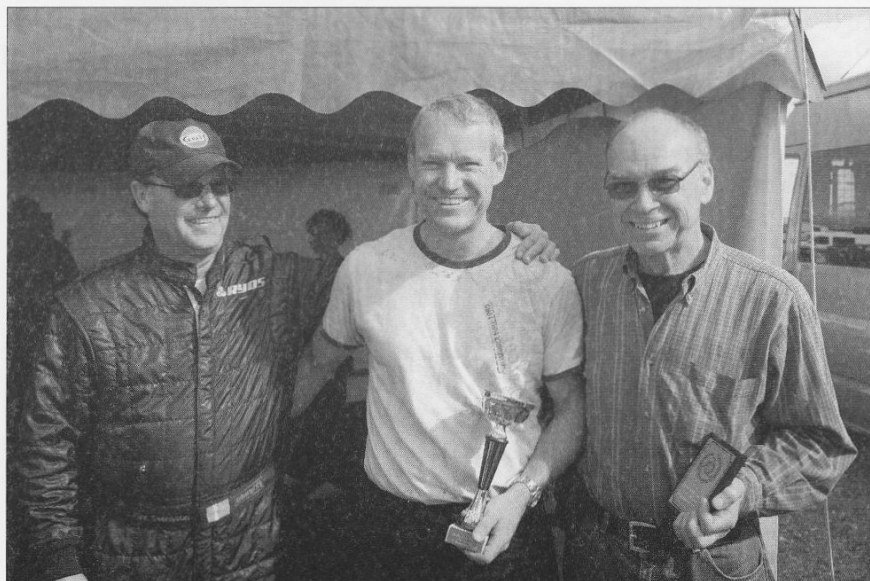
1. Per Gustafson	Brabham BT 18	10	5	6	10	10	10	-	-	51
2. Ferdinand Gustafson	Brabham BT 18	-	-	-	-	-	-	10	10	20
3. Leif O. Jönsson	Titan Mk 3	-	-	10	5	-	-	-	-	15

Klass F3/4, Formel 3 2000 cc Period I+J, 1974-91

1. Joakim Broström	Reynard 883/893	15	15	15	11	5	5	15	15	96
2. Christer Andréasson	Ralt RT 30	-	-	13	5	-	-	10	10	38
3. Pontus Karlsson	Ralt RT 34	-	-	-	-	5	11	-	-	16

Formel Super-Vee "F"

1. Seved Lundberg	Vee-Max	10	10	10	10	-	-	10	10	60
-------------------	---------	----	----	----	----	---	---	----	----	----



Tre glada Formel Fordåkare i period H (1972-76) fr.v. Pelle Svensson 2:a, i mitten Henrik Hansson vinnare och t.h. Björn Otterberg, 3:a.
Foto: Bengt-Åce Gustavsson.

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

26 maj Kinnekulle
27 maj Kinnekulle
16 juni Karlskoga
17 juni Karlskoga
7 juli Knutstorp
8 juli Knutstorp
8 sept. Falkenberg
9 sept. Falkenberg
Summa

Standardbilar

Klass HCT, CCT 22, 0-1300 cc

1. Ronnie Mattsson	Austin Cooper S	13	13	10	10	13	10	5	10	84
2. Bo Johansson	Renault R-8 Gordini	15	15	13	13	11	13	-	-	80
3. Kent Böe	NSU TT	6	0	-	-	10	11	-	-	27

Klass HCT, CCT 23, 1301-1600 cc

1. Anders Dahlgren	VW Scirocco	10	10	15	13	15	15	15	15	108
2. Sture Danielsson	Ford Escort TC	9	9	13	6	13	13	13	6	82
3. Anders Agfors	Alfa Romeo GTj	-	-	11	11	11	11	-	-	57

Klass HCT, CCT 24, 1601-2500 cc

1. Anders Berger	Ford Escort RS 1600	13	6	15	15	15	13	6	15	98
2. Erik Berger	Ford Escort RS 1600	15	15	6	13	11	15	6	11	92
3. Tomas Hall	Ford Escort RS 1600	11	13	13	6	6	11	15	13	88
4. Rikard Hasselblad	BMW 2002 Ti	9	11	11	9	10	10	11	5	76
4. Mikael Mattsson	Alfa Romeo Alfetta GTV	10	6	9	10	9	9	13	10	76
6. Lennart Bengtsson	BMW 2002 Ti	8	10	5	5	8	8	-	-	44
7. Axel Ekman	Volvo PV 544 S	-	-	8	8	6	6	6	8	42
8. Jan Oscarsson	Volvo 142	-	-	-	-	7	8	10	9	34
9. Greger Petersson	Ford Escort RS 1800	-	-	-	-	13	6	-	-	19
10. Roland Falkenbäck	Alfa Romeo 2000 GTV	-	-	-	-	-	-	9	5	14
11. Tage Johansson	Volvo Amazon	-	-	-	-	6	5	-	-	11
11. Lars Krokstedt	Volvo Amazon	-	-	6	5	-	-	-	-	11

Klass HCT, CCT 25, över 2500 cc

1. Mikael Östberg	Chevrolet Camaro SS 427	-	-	15	15	10	13	10	15	78
2. K-G Almström	BMW 3,0 CSL	-	-	13	5	15	15	15	10	73
3. Uno Svensson	Ford Capri 3100	-	-	10	11	13	9	6	8	57
4. Göran Boström	Chevrolet Camaro Z II	10	6	5	5	-	-	13	11	50
5. Magnus Paulsson	Ford Capri 3000 RS	6	5	6	6	6	8	6	8	48
6. Jörgen Sjölin	Ford Mustang Boss 302	-	-	0	0	11	11	11	13	46
7. Bo Bergström	Ford Capri 3000	-	-	9	6	8	7	7	6	43
8. Jonas Bengtsson	Ford Capri 3100	-	-	11	13	-	-	8	7	39
9. Jürg Bächli	Opel Commodore GS	-	-	-	-	9	6	9	9	33
10. Jonas Nylén	Opel Commodore GS	-	-	-	-	6	6	-	-	12
10. Arne Björklund	Ford Capri 3000	-	-	-	-	-	-	6	6	12

GT-bilar

Klass GTS 29, 0-1300 cc

1. Erling Larsson	M.G. Midget	10	10	10	10	0	0	10	10	60
2. Stefan Svensson	Fiat Abarth Scorpione	-	-	-	-	5	5	-	-	10

Klass GTS 30, 1301-1600 cc

1. John Lundberg	Marcos 1600 GT	-	-	5	10	-	-	-	-	15
------------------	----------------	---	---	---	----	---	---	---	---	----

Klass GTS 31, 1601-2500 cc

1. Johan Hansson	Triumph GT 6	6	5	-	-	10	6	-	-	27
2. Hans Nilsson	Porsche 914/6	-	-	9	10	-	-	-	-	19

Klass GTS 32, över 2500 cc

1. Hans-Erik Andersson	Porsche Carrera RSR	-	-	6	5	-	-	-	-	11
------------------------	---------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Tvåsitsiga racervagnar

Sport 2000 Period I

		26 maj Kinnekulle	27 maj Kinnekulle	16 juni Karlskoga	17 juni Karlskoga	7 juli Knutstorp	8 juli Knutstorp	8 sept. Falkenberg	9 sep. Falkenberg	Summa
1. Nicklas Johansson	Tiga SC 81	15	15	15	15	15	15	15	15	120
2. Kåre Minnbergh	Tiga SC 82	11	11	6	13	10	13	6	6	80
3. Johan Andersson	Royale S 2000	9	9	3	2	8	9	10	9	59
4. Pähr Svensson	Royale S 2000 M	13	13	5	5	-	-	11	11	58
5. Joakim Bergman	Tiga SC 78	-	-	13	11	-	-	13	13	50
6. Lars-Gunnar Johansson	Tiga SC 81	0	5	-	-	13	13	5	6	42
6. Jan Annebjörk	Tiga SC 79	8	7	6	5	1	1	8	6	42
8. Mats Lindhagen	Lola T 492	-	-	7	6	6	6	9	6	40
9. Axel Wramell	Tiga SC 79	-	-	6	8	-	-	5	7	26
10. Lars-Göran Itskowitz	Tiga SC 79	10	8	0	0	-	-	-	-	18
11. Morgan Södergren	Tiga	-	-	-	-	-	-	9	8	17
12. Ulf von Hauswolff	Tiga SC 78	-	-	-	-	9	7	-	-	16
13. Marcus Söderholm	Royale S 2000	-	-	-	-	6	8	-	-	14
14. Nils Wramell	Tiga SC 79	-	-	-	-	7	6	-	-	13

Sport 2000 Period J

1. Stig Dahlman	Tiga	-	-	0	0	10	10	13	15	48
2. Jan Hellberg	Shrike P 15	10	6	-	-	-	-	15	5	36
3. Johnny Johansson		-	-	-	-	-	-	10	13	23
4. Carsten Wihlborg	Lola T 596	-	-	-	-	-	-	11	5	16

1000 cc CUPEN

Period E

1. Per Håge	DKW Junior	15	11	13	14	14	14	13	10	104
2. Hans Eklund	SAAB 750 GT	14	14	12	10	2	15	14	14	95
3. Elmon Larsson	Austin A 40 Futura	11	15	14	13	2	-	15	15	85
4. Nicklas Enander	SAAB 92B	12	12	10	11	2	13	11	12	83
5. Alf Pahlsson	DKW AU 1000 S	-	-	11	12	15	12	10	2	62
6. Peter Kumlin	Austin A 35	13	13	-	-	-	-	12	13	51
7. Nils Erik Alvtin	SAAB 96	-	-	-	-	13	11	9	11	44
8. Fredrik Tornérhielm	SAAB 93B	-	-	15	15	-	-	-	-	30
9. Mikaela Månlycke	SAAB 96	-	-	2	-	-	-	-	-	2

Period F

1. Krister Wigren	SAAB 96 Sport	12	13	14	13	12	13	13	12	102
2. Dan Henningsson	Opel Kadett	14	14	13	7	11	11	10	9	89
3. Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport	1	-	15	14	15	14	15	13	87
4. Sam Bernhardsson	BMW 700 Sport Coupé	11	12	2	11	14	2	12	11	75
5. Magnus Rehbinder	Austin Cooper 998	13	11	12	9	-	-	14	14	73
6. Rolf Jensen	SAAB 96 Sport	-	-	10	10	10	10	11	10	61
7. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	-	-	2	15	2	15	2	15	51
8. Lars Källberg	SAAB 96 Sport	15	15	9	12	-	-	-	-	51
9. Lars Göransson	NSU Prinz 1000	1	-	11	5	13	12	1	-	43
10. Lennart Hermansson	DKWF 12	-	-	1	-	2	8	9	8	28
11. Leif Zimmer	SAAB 96	-	-	-	-	7	2	8	7	24
12. Kari Lehto	Austin Cooper 998	-	-	2	8	8	2	-	-	20
13. Kenneth Nilsson	DKWF 12	-	-	-	-	9	9	-	-	18
14. Johan Wållgren	Opel Kadett	-	-	8	6	-	-	2	-	16

Historic Formula 2 Championship 2007

Class B

1. Gunnar Turebrand	Sverige	March 76B	160 p.
2. John Moulds	England	Brabham BT 23	85 p.
3. Jörgen Egdal	Danmark	March 712	74 p.

Class C

1. Bo Warmenius	Sverige	March 772	158 p.
2. Christian Million		Ralt RT1	137 p.
3. Sean Walker	England	March 782	86 p.

FIA Lurani Trophy for Formula Junior Cars 2007

1. Rob Longdon	England	Lola Mk 2	50 p.
1. John Delane	USA	Lotus 18	50 p.
3. Emanuele Benedini	Italien	Brabham BT 6	35 p.
4. Kevin Musson	England	Lotus 18	34 p.
5. Carlo Maria del Conte	Italien	Wainer	30 p.
6. Jan Biekens	Holland	Stanguellini	29 p.
7. Bruno Ferrari	Italien	Stanguellini	28 p.
8. Christoph Burkhardt	Schweiz	Lotus 22	27 p.
9. Chris Chilcott	England	Lotus 20	23 p.
10. Erik Justesen	Danmark	Mallock U2 Mk2	22 p.
36. Mogens Christensen	Danmark	Alfa Dana-BMC	5 p.
41. Fritz Hansen	Danmark	Cooper T 52	4 p.
41. Jörgen Carlsson	Sverige	Merlyn Mk 3	4 p.
49. Ingvar Malm	Sverige	Focus Mk III-Peugeot	3 p.
54. Lars-Göran Sjöberg	Sverige	Swebe Cooper-Ford	2 p.

Nordisk Cup, (NEZ) 2007

1. Peter Hesselgren	Finland	Slymper Mk 2	30 p.
2. Henry Taskanen	Finland	Morris Cooper S	28 p.
3. Kim Pettersson	Finland	RPB	27 p.
4. Dan Johansson	Sverige	Volvo 122 S	24 p.
5. Lars Bondesson	Sverige	Lotus Elan	22 p.
6. Heikki Välikoski	Finland	Ford Cortina Lotus	22 p.
7. Kai Reunanen	Finland	Ford Escort GT	22 p.
8. Caj Hasselgren	Finland	RPB	22 p.
9. Tommy Brorsson	Finland	Ford Cortina Lotus	20 p.
9. Dick Gärder	Sverige	Volvo 122 S	20 p.
9. Christer Ericsson	Sverige	Hansen	20 p.
12. Anders Berger	Sverige	Ford Escort RS 1600	17 p.
14. Sture Danielsson	Sverige	Ford Escort TC	16 p.
20. Lars-Göran Hagman	Sverige	Marcos 1800 GT	14 p.
22. Arne Evaldson	Sverige	Van Diemen RF 84	13 p.
29. Bengt Eliasson	Sverige	Diva GT	12 p.
32. Erik Berger	Sverige	Ford Escort RS 1600	6 p.

Nürburgring

en kärleksförklaring till en vital 80-åring.

"De första 50 åren", del 2.

Research och grundtext: Åke Lundin. Bearbetning: Michael Hoffstedt

KRONOLOGISK HISTORIK

Lördagen den 18 juni 1927 hade regionen runt den lilla staden Adenau och byarna Nürburg och Hohe Acht klätt sig i finkläder. Besök väntades från hela Tyska Riket och de närliggande europeiska länderna.

Nürburg-Ring, man skrev då fortfarande med bindestreck, skulle invigas.

Högtidstalarna påminde om byggnadsarbetena som påbörjades 1925 och som sysselsatt upp till 3000 arbetare, med framtagandet av denna "den första bergstävling- och testbanan" i Tyskland.

Efter invigningsfestligheterna lämnades ordet direkt över till motorsporten, första dagen ett motorcykellopp, dagen efter bilar.

Första prominenta segraren: Rudolf Caracciola i Mercedes S.

Ytterligare under öppningsåret upplevde den nya tävlingsbanan "Grosser Preis der Motorräder": det av Automobilclub von Deutschland (AvD) arrangerade Tysklands GP för racerbilar och ett världsmästerskapslopp för motorcyklar. Tre sportsliga höjdpunkter som visade på den för regionen viktiga näringspolitiska betydelsen av banan.

Året därpå, 1928, vann Christian Werner i Mercedes i en fruktansvärd värme. Man bestämde sig också för att asfaltera banan, eftersom grusvägens stensprut ansågs ha orsakat att den tjeckiske Bugattiföraren Vincenz Junek förolyckades.

Ringens har senare många liv på sitt samvete, mest bland motorcykelåkare på senare tid, men det talar man tyst om. Dock kostar det knappt 2 Euro MERA per varv att åka MC på allmänhetens åkning än vad det kostar med bil... Jag som under årens lopp åkt över hundra varv på Nordslingan, kan säga att det är trevligare att åka när den är avlyst för tävling, då slipper man MC-dårarna som träcklar sig in under backspeglarna. Det utbildas nästan 4000 MC-åkare per år under förarkurserna i säkerhetskörning sedan över tio år. Jag har inte träffat på en enda av de säkra motorcyklisterna under mina 100 varv...

Under några år i slutet på 20-talet och början på 30-talet sjönk intresset för banan, mest beroende på depressionen, men så kom en rejäl uppräckning: Eran med Silverpilarna från Mercedes och Auto-Union. (Hitler bestämde snabbt efter sitt makttillträde 1933 att tysk överlägsenhet skulle bevisas genom tekniska framgångar).

1934 arrangerade Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC) Eifelrennen, förutom det av AvD hållna Tysklands GP.

Med två stora lopp ökade nu åskådarskarorna och dessutom började folket få bättre råd att åka till biltävlingar.

1936 vanns båda loppen av Bernd Rosemeyer med Auto-Union, 1937 vann han Eifelrennen och Tysklands GP togs av Caracciola.

1938 såg 200.000 åskådare Tysklands GP vinnas av Richard Seaman i Mercedes-Benz.

1939 lyckades på Eifelrennen Hermann Lang med sin tolvcyndriga Mercedes-Benz (cylindervolym 3 liter) göra ett varvrekord på 9:52,2 min, 138,5 km/h på den 22,8 km långa banan, ett rekord som stod sig till 1956. Tysklands GP vanns ånyo av Caracciola, det kom att dröja länge till nästa Grand Prix lopp, för att inte säga mycket länge innan nästa tysk lyckades vinna ett sådant lopp på Nürburgring.

Med utbrottet av andra världskriget lades alla motorsportaktiviteter ner och sporthotellet Tribüne (som faktiskt var en del av åskådarläktarna längs start- och målakan, numera ett nytt och lyxigt Dorinhotell) byggdes om till förläggingsplats för bomboffer från de evakuerade städerna i Ruhrområdet. Senare blev det ett regelrätt lasarett.

Under de sista krigsmånaderna skadades banan svårt av de retireraende tyska och framryckande alliera-



de pansartrupperna (men det måste ju också ha varit komfortabelt att kunna köra tanks på en 1½ km lång asfalterad raksträcka i ett landskap lika kuperat som Alperna).

Mycket snart efter krigsslutet startade återuppbyggnaden.

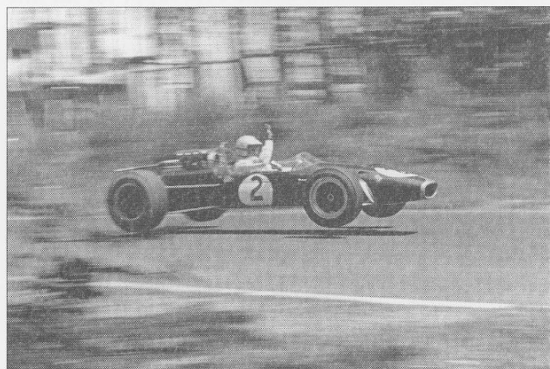
Redan 17 augusti 1947 var det en ny tävling, "Eifel-Pokal-Rennen".

För inträdespriset om fem Reichsmark fick man också en ransoneringskupong som berättigade till: 0,3 liter vin, ett bröd och en rejäl bit Würst.

1948, inget stort lopp, byggmaskiner behärskade banan för att göra den klar för stora tävlingar igen. Delstaten Rheinland-Pfalz lånade ut 270.000 DEM, en oerhörd summa pengar i det då rådande ekonomiska klimatet (Adenauer?).

1949 körs Eifel-Pokal-Rennen igen och Nürburgrings GP men med mest tyska deltagare.

1950 var första året i Formel 1 VM i liknande former som idag. Tyvärr ingen Formel 1 VM status för Nürburgrings GP, man fick hålla tillgodo med Formel 2. Men förarelliten hade återvänt. Alberto Ascari vann i Ferrari. 1951, 1952, 1953 tillkom också 1000 km loppet för sport- och GT-vagnar.



Europas Grand Prix, 1 augusti 1954 var en höjdpunkt i Nürburgrings historia. Man räknade till mer än 400.000 besökare runt banan! De fick uppleva Tysklandspremiären för de nya Mercedes-silverpilarna och Juan Manuel Fangios seger.

Fangio regerade över de kommande årens stora lopp på Eifelbanan. 1955, ett år utan GP där, vann han med Mercedes-Benz 300 SLR sportvagnstävlingen Eifelrennen.

1956 vann han med Ferrari Tysklands GP och 1957 genomförde han på en underlägsen Maserati sin långa racerkarriärs bästa lopp, efter en intensiv kamp vann han återigen GP-loppet.

1958 vanns GP av Tony Brooks på Vanwall, men segern skymdes av Peter Collins dödsolycka, hans Ferrari for av banan i "Pflanzgarten".

1958 åkte jag med mina föräldrar på semesterresa i Europa. Vi körde Nordschleife med en Volvo PV, tungt lastad med semesterpackning för en månad, och blev omkörda av många intressanta sportbilar. Vi lyckades bara köra om ett enda fordon, en turistbuss! Banan och bilarna gjorde ett bestående intryck på mig. Än idag minns jag hur jag kämpade med dubbelåtta-film-

kameran för att få med all action och samtidigt hålla i mig för att klara kurvkrafterna när min far fick horn i pannan och skulle se vad bilen tålde.

1958 arrangerades för första gången av Scuderia Hanseat från Hamburg den första sportvagnsförarkursen. Den blev förebild för alla liknande förarkurser och genomförs två gånger om året, än idag, 44 år senare!

Under tio år framåt dominerades de relativt få Formel 1 loppet på Ringen (man delade med Avus och Hockenheim) av briter. Stirling Moss, Graham Hill, Jim Clark, John Surtees, Jack Brabham, Denny Hulme (näja, södra samväldet för de båda sistnämnda). Utvecklingen gick mot färre åskådare på Formel 1 och fler på de regelbundna Sport- Touring- och Prototypvagnsloppen.

1966 fick man tillbaka VM-lopp för motorcyklar. 1968 fick man uppleva ett kuriosum, VM för MC på Sydslingan måste avslutas efter bara 19 av 26 varv, skogsbrand hade utbrutit. Giacomo Agostini förklarades som segrare, han vann för övrigt 17 VM-titlar i 350/500 under sina 15 aktiva år!

4 augusti samma år är det tvärtom, enormt med regn och tät dimma gjorde att endast med tvekan kunde GP Formel 1 loppet genomföras. Skotten Jackie Stewart hittade hem fortast i det för honom väl bekanta vädret. Det var just Jackie som myntade uttrycket: The Green Hell/Die Grüne Hölle/Det Gröna Helvetet/ om Nürburgrings Nordschleife.

MOLN ÖVER RINGEN

Efter ett framgångsrikt 1969 med stora skaror åskådare på samtliga större arrangemang började skuggor falla över Nordslingan. Till stor del berodde detta på den litet passiva inställningen till banans säkerhet vid nyare fordons högre hastigheter. Man hade lutat sig mot bra åskådarsiffror, alltså snöd vinning, och mer än en gång vid säkerhetsdiskussionerna hänvisat till att banan var unik och måste få behålla sin karaktär. Vartannatårsboj-kotter från bil- och MC-förare framtvingade dock omfattande ombyggnader av banan som utrustades med kantskoningar, fångnät och kopiösa mängder Armcoräcken.

Kantskoningarna gjorde egentligen banan ännu snabbare, Armcoräckena placerades mycket nära banan eftersom man vägrade att bredda ordentligt i början, säkerheten blev inte så mycket bättre av dem. Men räcken framtvingade en säkerhets-höjande åtgärd, en ordentlig urklippning av häckarna som skymt sikten i kurvorna och därmed gjort det svårt att identifiera vilken del av banan man var på. Nu blev det mindre vanligt att man förväxlade kurvavsnitt. Ett av åren kostade ombyggnadsarbetena 17 miljoner DEM.

Clay Regazzoni, en riktig Nürburgringfan, vann 1974 och nästa år slog han varvrekord under tävling igen, 7.06,4 min. 192,8 km/h på en väg som är lika smal och kurvig som vilken Monte-Carlo alpväg som helst, dock utan stupen. Detta blev ett evigt varvrekord. Lagg märke till att rekordet slogs på den gamla sträckningen av Nordschleife, inkluderande målrakan, alltså 22,8 km i längd. Idag är Nordschleife, det som är tillgängligt för allmänheten att åka och som används på

exempelvis Oldtimer Marathon, 20,8 km lång. När man använder "hela" Nürburgring nu, som på Eifelklassik i oktober och 24-timmars för standardvagnar, så slår man samman nya GP-banan med Nordschleife och får en total banlängd på 25,3 km.

Clays rekord står sig, för slutet på gamla Nordschleife som Formel 1 bana inträffade den 1 augusti 1976. Niki Lauda förolyckades så när i en mycket otäck olycka som var alldeles FÖR typisk: obefintligt avstånd mellan räcket och banan, bilbrand, etc. James Hunt blev den siste segraren och då påstås han ändå ha stannat vid Laudas bil, ha hjälpt brandmännen och ett par förare till, med att få upp Lauda ur den brinnande bilen och sedan fortsatt mot seger. Säger åtskilligt om hur populär och gentlemannamässig Hunt hade rykte om sig att vara.

Man beslutade sig redan 1977 för att bygga en helt ny Grand Prix bana där Südschleife och Testschleife låg, inkluderande den gamla start- och målakan, med ett betydligt större depåområde, även om man bevarade den gamla historiska depån och kallar den för Historisches Fahrerlager.

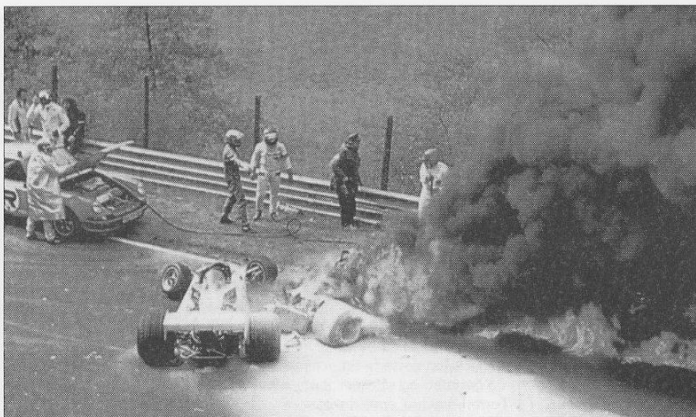
Men det kom att ta lång tid och kosta mycket pengar innan man var framme. I designen av den nya banan ingick att den skulle vara mycket publikvänlig, det skulle gå att allteftersom bygga till mycket stora läktarområden, det fanns ju historiska siffror på 400.000 åskådare på den gamla banan. Dessutom skulle säkerheten prioriteras, bara målakan är verkligen rak, resten är kombinationer av kurvor med sinsemellan olika radier, men alltid en bit av varje kurva är med konstant radie för att premiera körskicklighet. På detta vis blir idealspåret smalt, men banans bredd är stor för att underlätta omkörningar. Med så många krav att möta, så är det snarast förvånande att banan blev intressant nog för att tyckas om av flertalet förare och publiken.

12 maj 1984 invigdes den då 4,542 km långa nya GP-banan och litet senare i det första billoppet (ej VM, ej F1) vann en då ganska okänd brasilianare vid namn Ayrton Senna.

Formel 1 kom tillbaka, dock i stark konkurrens med Hockenheim om att kallas Tysklands GP. Liksom förr i tiden har det under senare år hetat Europas GP och Luxemburgs GP.

UTVECKLING

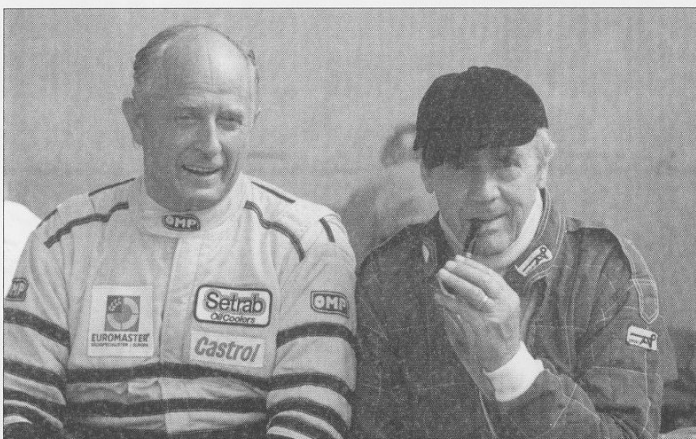
Under 70- och 80-talen förändrades mycket av karaktären på Nürburgring som affärsverksamhet. Systematiskt byggdes ett motorsports- och körsäkerhetscentrum. Man fortsatte med att bygga bilmuseum och senare tillkom ett "sommarland"-liknade område kallat "Erlebniswelt" för att dra nästa generations besökare.



Redan för trettio år sedan, 1972, arrangerades de första stora tävlingarna för klassiska fordon, Oldtimer Grand Prix. Verksamheterna för att utnyttja banor och övriga anläggningar breddades: Formel 1, sportvagnslopp, MC-lopp, gamla bilar, gamla motorcyklar, nybilspresentationer, 24-timmarslopp för standardbilar, BTCC (STCC), truckracing (250.000 åskådare!), rockgalor, jogging runt Nordschleife (5000 deltagare!), cykeltävlingar, you name it, it's there!

Och sent förra året, med första stora tävling i år (2002), invigdes en speciell mountainbikebana runt Nordslingen. Turistcykel avrådes, det är med 300 m höjdskillnad på dryga två mil, alldeles för mycket uppför och nerför. Men denna bana är en utmärkt promenadväg för den som vill se bra racing ute på banan och komma åt att ta bra racingbilder.

De senare åren har tre arrangemang för historisk racing blivit mycket stora. Ett långlopp på våren/försommaren, Oldtimer Grand Prix i augusti med 650 bilar i tävlingar i massor av klasser runt båda banorna, inkluderande Oldtimer Marathon på Nordslingen, som Tommy Brorsson/Freddy Kottulinsky vann



*Svenskt på Nürburgring. Tommy Brorsson, t.v. och Freddy Kottulinsky har vunnit Oldtimer Marathon tre år i rad.
Foto: Per Hågeman*

2000, 2001 och 2002. Just 2001 var speciellt roligt, då kom Thomas Henrysson/Ulf Larsson tvåa, så det blev svensk dubbelseger. Och naturligtvis Eifelklas-

sik i oktober med huvudloppet, ett 300 km lopp på Nordslingan plus GP-banan, alltså tolv varv à 25,3 km. Men det blir tretton, för uppvärmningsvarvet är också det på 25,3 km. Med bortåt 200 startande i tre separata grupper med tre minuter mellan varje grupp, är halva gamla rakan full med bilar, det tar över en timme att få ordning på uppställningen. 2002 kördes Eifelklassik på grund av banans 75-årsjubileum i stället för 300 km loppet ett 1000 km lopp. Två långa träningspass på fredagen, ett 500 km race på lördagen och ett likadant på söndagen. Det är tufft för 30 till 50 år gamla bilar!

För över tio år sedan, när jag var bosatt i Tyskland några år, var det fortfarande hygglig chans att ta ett varv eller två på banan om man körde förbi en vardagseftermiddag, men idag är det så mycket evenemang, kurser, etc att det kan vara omöjligt vissa dagar. Jag rekommenderar därför ett besök på hemsidan www.nuerburgring.de eller att ringa dit vid planeringen av att känna på vad en bil tål på bana.

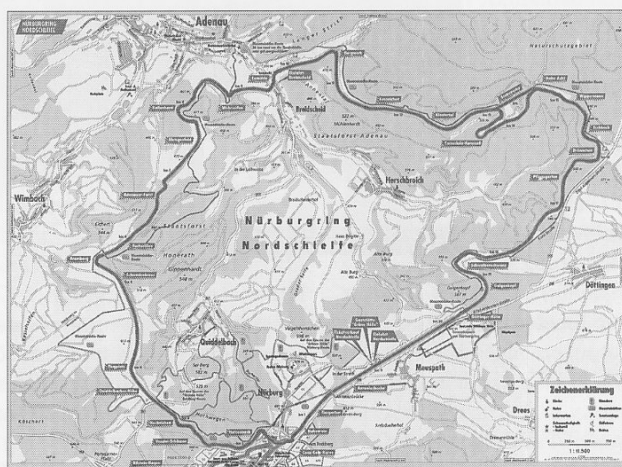
Nog kommer Nürburgring i framtiden att vara värdefull och kär för sin fattiga region och vara en tillgång genom många ekonomiska konjunkturcykler. År 2001 på Formel 1 över midsommar var det 360.000 åskådare, de kom naturligtvis för att se nationalhjälten Michael Schumacher. Det var faktiskt så att efter andra världskriget kom det att dröja mycket länge innan en tysk segrade i ett Formel 1 GP på Ringen. Det stortycka ögonblicket inträffade 1995 då just Michael vann med Benetton-Renault.

Vi får väl se hur länge det dröjer till en tysk i en tyskbyggd F1 vinner, men omöjligt

är det inte, Toyota bygger sina F1:or in en fabrik bara några km bort.

Kärleken till den 80-åriga Ringen består, det går att i shopen köpa en stor bumper-sticker och tröjor med texten: Lieber Nürburgring als Ehering. Dvs: Hellre Nürburgring än vigselring.

Research och grundtext: Åke Lundin
Bearbetning: Michael Hoffstedt



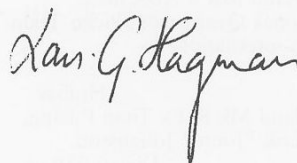
Styrelseprotokoll Ödeshög 2007-11-11

Närvarolista Bruno Rösler
Hans Zolnier
Anders Ek
Pähr Svensson
Sture Danielsson
Lasse Hagman
Jan Tromark

- § 1. KAK (Kungliga Automobilklubben) har kontaktat vår klubb för framtida samarbete. De vill ha möjlighet att synas i samband med våra evenemang och kan bidra med kapital för att t.ex. göra "proffsiga" depåupställningsplatser, samproducera klubbtidning mm. Som ett första steg vill de att vi medverkar med 10 bilar i Gärdesloppet i Stockholm samt att få närvara vid Velodromloppet i Karlskoga (uppställningsplats i depån). Beslöts att fortsätta diskussionerna. HansErik Johansson och Håkan Lindevret håller kontakt med KAK.
- § 2. Anderstorp har aviserat nostalgisk F1-tävling med historiska supportklasser. Historisk Standard - 81 samt Sport 2000 har nämnts. Inget är klart. Vår klubb är inte kontaktad. Datum är satt till 7-8 juli.
- § 3. Falkenberg vill att RHK-cupen även fortsättningsvis skall vara en del av deras hösttävling. De är villiga att erbjuda 10 % av startavgifterna från de historiska klasserna, (RHK-heaten). Det beslöts att acceptera erbjudandet.
- § 4. Väler vill att RHK-cupen skall ha en tävlingshelg i Norge. Datum är satt till 30-31 augusti då Väler arrangerar ett mini-Goodwood. Beslöts att lägga en femte deltävling i RHK-cupen och att då resultaten från en av våra tävlingshelger skulle få räknas bort vid säsongens slut.
- § 5. Hemsidan diskuterades. Beslöts om en uppsnygning. Önskemål om att man från förstasidan skulle kunna "klicka" sig vidare till en "klassida" där klassansvarig skulle kunna lägga in aktuella spörsmål och presentationer mm. Frågan tas upp med Henrik för att höra hans synpunkter.

- § 6. Klubben består f n. av 376 medlemmar. Den nytryckta matrikeln kostade 11.500 kr att ta fram.
- § 7. Leif Lindström presenterade sin syn på framtiden vad gäller Ginetta-cupen. Utvecklades bra och önskade delta i RHK:s arrangemang på Gelleråsen samt Falkenbergs hösttävling. Deltagarna hade önskemål om längre lopp.
- § 8. Tidpunkten för årsmötets genomförande togs upp. Ansågs allmänt att det borde ligga på hösten efter säsongavslutningen. Vid eventuella nyval på nyckelpersoner så finns ingen möjlighet påverka den kommande säsongen eftersom alla tävlingar är lagda och beslut som påverkar säsongen är tagna. Motion skrives av sekreteraren till nästa årsmöte för beslut i frågan.
- § 9. Tävlingsäsongen diskuterades som avslutning på mötet. Bra säsong, både vad gäller deltagarantal och körstandard. På Falkenberg förekom dock väl tuff körning i Standard-81. Klassansvariga ombads agera i frågan.
- § 10. Nästa årsmöte, våren 2008, beslöts att förlägga till Brunnstorps Vårdshus i Huskvarna, datum 23 februari, tid kl 11.00. Klubben bjuder traditionsenligt på kaffe och fralla kl 10.30.

Protokoll fört av Lasse Hagman



Justeras Bruno Rösler

