



RUTFLAGGAN

4

2024

RACERHISTORISKA KLUBBEN
c/o Hans Hillebrink
Katsen 19, 193 41 Sigtuna



***God Jul &
Gott Nytt Racingår
önskar RHK***

RACERHISTORISKA KLUBBEN

c/o Hans Hillebrink
Katsen 19
193 41 Sigtuna

Hemsida: www.rhkswe.org
Organisationsnummer: 802013-0582
Plusgiro: 49377-5
Swish: 12345 51586
IBAN: SE23 9500 0099 6034 0049 3775
BIC/SWIFT: NDEASESS

Bidrag till Rutflaggan sändes till:

Bengt-Åce Gustavsson, Centralbacken 6, 666 31 Bengtsfors,

bengan@racefoto.se, 0703-409300

Vi behöver både bilder och reportage!

Kassören önskar att när ni gör er betalning av medlemsavgiften skall ni uppge ert namn i meddelanderutan.

Om NI önskar att använda något material från Rutflaggan, vänligen kontakta respektive artikelförfattare och fotograf.

Kontaktinformation:

Styrelsen

Ordförande Hans Hillebrink 0706-977974
hillebrink@hotmail.com
Sekreterare Jan Christians 0706-798990
jan.christians@projektledarbyran.se
Kassör Anders Ek 0702-744062
anders.ingelstorp@gmail.com
Ledamot Johan Lund 0705-443150
johan@mekauto.se
Ledamot Lars Weigl 0703-189045
lars@weigl.nu
Ledamot Michaela Månlycke 0708-551741
mikaela.manlycke@alvesta.se
Ledamot Ledamot Helena Häger 0705-355606
helena.hager@hotmail.se
Adjungerad Lars Palmkvist 0702-105849
l.palmkvist@telia.com

Klassrepresentanter

Förkrigsbilar (A-D) Magnus Neergaard 040-495600
magnus.neergaard@telia.com
F3 500 – Midget Per Hågeman 0707-212348
ph.race@outlook.com
Formula Junior Lars-Göran Sjöberg 0703-481031
lgsjoberg1@gmail.com
Formel Vee Johan Lund 0705-443150
johan@mekauto.se
Formel Ford Nicklas Nilsson 0729-957723
nianilsson@gmail.com
Formel Slicks Tomas Otterberg 0723-68762
tomas.otterberg@epiroc.com
Sports 2000 Sören Forsberg 0790-795247
allardcars@telia.com
1000cc Cupen Jan Christians 0706-798990
jan.christians@projektledarbyran.se
Standard före 1965 Hans Beckert, 0738-852727
hans.beckert@hotmail.com
GT före 1965 Per Roxlin 0763-192044
roxlinpe@gmail.com
GT före 1965 Tommy Bencsik 0705-801275
tommy@bencsik.se
Standard 1966-1971 Sture Danielsson 0709-307759
Standard 1972-1990 Michael Sundin 0705-651556
michael.sundin@telia.com

Klassrepresentanter

GT 1966-1990 Lars Weigl 0703-189045
lars@weigl.nu
GT 1966-1990 Stefan Svensson 0708-749198
stefan.ss@netatonce.net
Sportvagn F-I L-G Widenborg 042-207433
lg.widenborg@gmail.com

Tekniker

Lars Palmkvist 0702-105849 l.palmkvist@telia.com
Åke Hansson 0705-422126 akehansson55@gmail.com
Raymond Johansson 0733-330151 info@jjracing.eu

Miljö och Personligt skydd

Lars Palmkvist 0702-105849 l.palmkvist@telia.com

Revisorer

Åke Hansson 0705-422126 akehansson55@gmail.com
Lars Ohlsson 0706-285013 lars.ohlsson@dalalaminat.se
Anders Jensen (Sup.) 0708-166161 andersjensen96@hotmail.com

Försäkringar

Peter Kumlin 0705-146404 pk@nuinternet.com
MHRF-försäkringen 08-320354

Valberedningen

Magnus Rugsveen 0768-907265 rugrace@hotmail.com
Tomas Otterberg 0723-68762 tomas.otterberg@epiroc.com
Claudio Menchini 0706-612600 menchinic@gmail.com

Regalia

Michaela Månlycke 0708-551741 mikaela.manlycke@alvesta.se

Medlemskap och LoTs-samordnare

Anders Ek 0702-744062 anders.ingelstorp@gmail.com
Medlemsavgift 2024 är 500 kronor.
För ny medlem tillkommer 100 kronor i registreringsavgift.

Redaktör, webmaster och pressansvarig

Bengt-Åce Gustavsson 0703-409300 bengan@racefoto.se

Layout & Produktion

Stefan Augustsson, Dalsign 0701-550592 stefan@dalsign.se

Omslagsbild: Då vi inte kör så mycket i RHK på vintern får vi hålla till godo med en gammal bild från Isracing-SM på Årtingen i Bengtsfors 1963: #4 Erik Berger, #20 Åke Sundh, #3 Anders Berglöf & #17 Pável Ringborg.

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Det blev en mycket trevlig avslutningsfest för årets säsong på Hotel Scheele i Köping i november. Vi inledde med besök på Bil- och Teknikmuseet där dom gjorde en verkligt sakkunnig visning. Mer om detta på annan plats i tidningen.

På söndagsmötet efter festen informerades vi om nyheter. FIA har ju beslutat tillåta bilar tillverkade t o m år 2000 att ansöka om HTP och tävla som historiska. Det ska bli spännande att se hur många det blir. Alla detaljer om reglementet är inte klara ännu, men det ser mycket lovande ut. Men det finns mörka moln i det nya appendix K reglementet som vi försöker skingra. Kanske har FIA för höga krav på bilarna vid våra nationella tävlingar i Sverige. Men vi behöver mer detaljer för att kunna analysera vad det betyder för oss. Jag jobbar för att försöka få lättnad på en del.

På regelfronten kan jag påminna om att alla måste ha rektangulära FIA regnbakljus 2025. Vi resonerade om att ha nackskydd som obligatoriskt, men kom fram till att alla måste inse den stora nyttan av det skyddet ändå. Högre självrisk och lägre ersättning vid nackskada är ytterligare argument. Tävlarmän utomlands kan det krävas hologram-märkning på all personlig utrustning, utom strumpor. Bäst att kolla innan ni åker.

Kalendern för 2025 är klar: 17-18 maj Kinnekulle, 14-15 juni Gelleråsen, 5-6 juli Knutstorp, 30-31 aug Anderstorp och 13-14 sep Falkenberg.

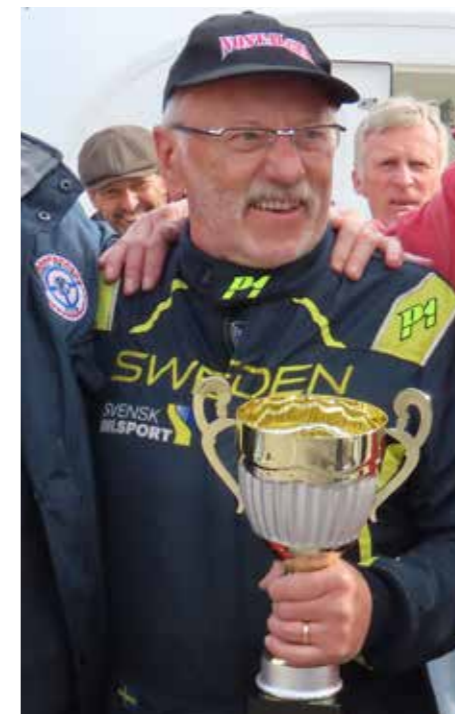
Vi hade diskussioner med Mantorp om en tävling där, men det gick inte att få till ett passande datum så det skjuter vi på. Tävlingsen på Anderstorp flyttas till sista helgen i augusti, vilket ger utrymme för en tur till Finland och Hämeenlinna den 15-17 augusti.

I november var Johan Lund och jag till Finland och besökte då den nya Kymi Ring. Banan är 4650 m lång och ligger mindre än 2 timmar norr om Helsingfors, nära Lahtis, och byggdes för att arrangera Moto GP. Anläggningen lever upp till förväntningarna för ett så stort evenemang. Helgen efter Falkenberg arrangeras en tävling för historiska bilar där.



Jan Christians

I förra numret berättade jag att Jan Christians och jag gjorde oss redo att åka till Dijon för finalen i



Hans Hillebrink med EM-pokalen.

europaserien för Formel Junior. Vi tog båten Göteborg-Kiel och hade trevliga stopp på några vingårdar efter vägen. Båda var snabbast i kvalheaten i våra respektive klasser, men Jans transmission havererade så det blev inget mer för honom. Självt hade jag renoverat växellådan efter tävlingen på Brno, där jag för övrigt vann och satte nytt banrekord för klassen, och var mycket nöjd med att lådan höll. I D2 klassen på Dijon vann jag båda heaten och lyckades därmed även vinna klasen i Europaserien totalt. Jan, som debuterade i Lurani-serien i år, var mycket nöjd trots haveriet och slutade sexa i totalen för sin klass.



Hillebrinks äppleträd med rekordskörd.

Det blev mycket äpplen i år. Vi har bara ett träd men det blev så mycket att vi tog det till musteri och fick 150 liter juice tillbaka, rekord!

Snart är det Jul och redan 18 januari ska våra RM-pristagare få sina priser på Bilsportgalan i Linköping. Pricka också in lördagen den 22 mars 2025 för RHK:s årsmöte i Jönköping.

Därmed önskar jag alla en God Jul och ett lyckosamt 2025.

Hans Hillebrink

Ordförande

RHKs årsfest 2024 i Köping

Bengt-Åce Gustavsson

RHK arrangerade årets prisfest i Köping och man inledde aktiviteterna med en rundvandring på Bil och Teknikmuseet.

Efter mingel långt in på småtimmarna var festen slut.

På söndagen hölls det årliga informationsmötet. Hans Hillebrink summerade året som gått då vi körde på Kinnekulle Ring, Gelleråsen Arena, Ring Knutstorp, Scandina-

vian Raceway och Falkenberg. Det var totalt 260 förare som deltog (varav 192 som var medlemmar i RHK). Tillsammans gjorde de 1247 starter!

Förarna var fördelade på 46 olika klasser; 18 klasser i formel med 98 deltagare, 16 klasser i standard med 114 deltagare och 12 klasser i sportvagnar där 48 förare körde. Största klassen i år var CT6 (1000cc Cupen) med 27 deltagare och näst

störst var Formel Vee C med 24.

RHK-kalendern för 2025 presenterades och den var identisk med årets kalender.

Hillebrink tipsade om några utländska tävlingar, som t ex Hämeenlinna 15-17/8, Nürburgring Classic 13-15/6 och Kymi Ring i Finland 19-21/9.

Nyheter inför 2025 är att FIA har



Dagen inleddes med föreläsning och rundvisning på Köpings Bil och teknikmuseum.



RHKs ordförande Hans Hillebrink överlämnade priset till den totale RHK-mästaren 2024; Jonas E Pölda.



Pristagarna i Standard och GT NY 1966-1990, fr v: Wille Kellersson, Lars Weigl, Hasse Jerkerfot, Anders Jensen, Uno Johansson, Bosse Warmenius, Gunnar Arestav, Fredrik S Hermelin och Hans Eklund.

flyttat åldersgränsen för historiska bilar till år 2000. Detta är något som många har gått och väntat på och nu är det möjligt att börja skapa HTP:er till dessa nyare bilar. FIA har också släppt en ny version av Appendix K som innehåller en hel del förändringar.

FIA-bakljus är krav på samtliga historiska bilar från och med 2025.

RHK har höjt medlemsavgiften från 500 kr till 600 kr. Priset har legat fast sedan 1992 så det var på tiden att höja lite... (Se separat bilaga som följer med i tidningen detta nummer.)

För att erhålla slutpris i nästa års RHK-serie måste man ha deltagit i minst tre tävlingsheat, alltså minst två helger.

Vid all form av kontakt skall båda förarna besöka domare/TL (detta är ingen nyhet, men en påminnelse eftersom det inte har fungerat tillfredställande.)

Riksmästerskapet är oförändrat och körs på exakt samma sätt som 2024.

Personlig utrustning är samma regler som 2024. Vid tävling utanför Sverige krävs hologrammärkning enligt FIA på kläder, handskar, skor, bälten och hjälm. Nackskydd

kan bli obligatoriskt i RHK, men ännu så länge är det bara en stark rekommendation.

RHK vill fortsätta med Fair Race och vill inte se några smutskastningar på sociala medier. Hans Hillebrinks mailkonto har blivit hackat så om ni har fått mail där Hans ber er att t ex köpa presentkort åt honom så vänligen ignorera dessa mail.

Årsmötet kommer att hållas i Jönköping den 22:a mars 2025.

Bengt-Åce Gustavsson
www.racefoto.se



Festkommittén med Åsa, Michaela och Annelie.



Riksmästarna förädrades med en blomsterkvast. Jonas E Pölda, Nicklas Nilsson och Reine Bergström.



Janne Lindqvist fick ta emot BPs vandringpokal för flest pole positions under året i Formel Vee.



Janne Lindqvist hittade en trimsats till sin Formel Vee.



Niklas Bencsik fick en tavla som specialpris.



Pristagare i Formel Vee, fr v: Hans Hillebrink, Bo Paulson, Johan Lund, Robert Lindholm, Pontus Bencsik, Janne Lindqvist, Rasmus Bencsik, Fredrik Häger, Arne Larsson (pappa till Helena Häger) och Magnus Rugsveen.



Pristagare i GT före 1965, fr v: Pontus Bencsik, Anders Ek, Magnus Rugsveen, Reine Bergström, Bengt-Åke Bengtsson, Per Roxlin och Lars Weigl.



Pristagarna i Standard före 1965, fr v: Jonas E Pölda, Hans Beckert, Joakim Frid, Christer Folkesson, Bengt Qvist och Jan Christians.



Pristagare i äldre formelbilar, fr v: Hans Hillebrink, Michaela Månlycke, Lars-Göran Sjöberg och Jan Christians.



Pristagarna i RHK Ladies Cup, fr v: Anna Lund, Arne Larsson (pappa till Helena Häger), Suzanne Qvist och Michaela Månlycke.



Pristagarna i Formel Ford, fr v: Michaela Månlycke, Håkan Bengtsson, Nicklas Nilsson och Peter Carlsson.



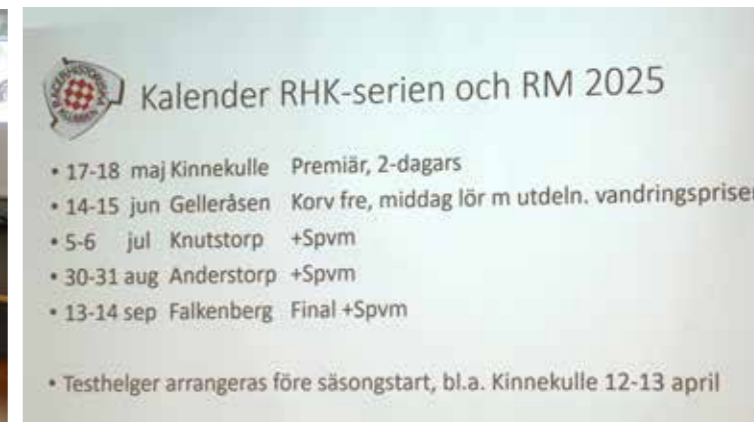
Pristagarna i Formula Slicks, fr v: Torgny Johansson, Peter "Lill-Orsa" Bohlin, Tomas Andersson, Thomas Rådmyr, Tomas Otterberg och Lars-Göran Sjöberg.



Köpings konjuvel i samlingen; en Mercedes SSK från 1929.



RHKs trubadurer RHK = Rugsveen, Häger och Karl.



Alfa Romeo GTA Corsa

Kjell Ehrman fick hjälp av "Påven"

Text: Gunar Johansson. Foton från Gunar Johanssons arkiv.

Alfa Romeo tillverkade 500 exemplar av GTA för att få den klassad för racing. Av de som tillverkades såldes ca 80 st genom Autodelta och av dem var det bara 20 som lättades ytterligare och fick aluminiumgolv. Svensken Kjell Ehrman lyckades köpa två av dessa "fabriksracers" för att tävla med i SM.

Bertone-coupén är en av tidernas vackraste standardbilar. Carlo Chitti och Autodelta fick i uppdrag att göra en tävlingsversion av den. Utgångspunkten var Alfa Romeo Sprint GT. Autodelta lade stor energi vid att göra bilen lättare och man lyckades banta vikten med nästan 300 kg! Den skulle kallas GTA, där "A" stod för Allegerita, som är italienska och betyder "lättad". Viktminskning åstadkoms genom att stålstommen i karosserna gjordes lättare och sedan kläddes hela bilen med tunna aluminiumplåtar. Sidorutorna gjordes i plexiglas och mycket av inredning rensades. Tävlingsversionen av GTA hade en motor med delar som tråg, topplock och växellådshus i magnesium. Den gav 170 hästkrafter. I klassningshandling nummer 1395 hos FIA var vikten nere i 760 kg.



Ehrmans första GTA. Här körs den av Jochen Rindt som en fabriksbil från Autodelta vid Kanonloppet 1966. Den användes också av Andrea de Adamich för att vinna EM. Kjell köpte den 1967 för att tävla med i SM.

Kjell Ehrman fick hjälp av "Påven" för att kunna köpa bilar direkt hos Autodelta.

Internettidningen Racestripe fick tag i Kjell Ehrman och gjorde en telefonintervju. Kjell berättade att han är 90 år, men still going strong. Han hade jobbat tills han var drygt 80 år och nu vid den försenade pensioneringen hade han ett par VW, en Golf och en Beetle, i garaget som han höll på att renovera.

Varför valde du att köpa en Alfa Romeo GTA?

– Jag hade läst om dem, de gick ju och vann Europamästerskapet för bilar upp till 1600cc både 1966 och 1967.

Hur var det, fick du hjälp av Ove "Påven" Andersson att köpa bilen?

– Ja, jag fick hjälp av "Påven" som

på den tiden körde rally för Lancia-stallet och det var stallchefen där, Cesare Fiorio, som hade goda kontakter med Autodelta och Carlo Chitti.

Hur gick det till när du skulle få hem bilen?

– Det var jag och en kompis, Lars Krall som åkte ned till Italien och hämtade den första bilen. Vi åkte i en Mercedes 190D. Väl där fick jag reda på att den redan gått EM-tävlingar med bland annat Andrea de Adamich. Bilen hade alltså gått ett antal tävlingar men den hade gått igenom av Autodelta, så den var juste. Jag betalade 30 000 kr för bilen och det var mycket pengar på den tiden, flera månadslöner.

Var bilen bra?

– Ja det var inga problem den fungerade utmärkt. Jag körde SM-serien 1967, med start i Velodromloppet.

Kjell kom sexa i sin premiärtäv-

ling, trea i Skellefteå och femma i Bengtsfors. Sedan var det dags för Västkustringet i Falkenberg, där det var invigning på den nya permanenta banan. Det började bra och Kjell kom trea i kvalheatet efter Staffan Wahlström med en Alfa GTA och Svante Vorrjö i en Lotus Cortina. Kjell hade då 14 bilar efter sig i resultatlistan, mestadels Lotus Cortinor. Man kan läsa i Motoråret från 1967 som refererar till loppet: "En minnesvärd uppvisning gjorde Ehrman, som plötsligt åkte lika fort som Svante Vorrjö. Tyvärr gick det litet för fort varvet innan han skulle flaggas av som tvåa. Det slutade i en jordvall och den vackra röda Alfian blev illa tilltygad."

Vad var det som hände i Falkenberg?

– De hade gjort något slags publikskydd och schaktat upp en massa stora stenar. Precis i ingången till den svängen var det nylagd asfalt och den blödde. Då bar det iväg för mig och det blev en kraftig smäll. Bilen blev så illa tilltygad att jag sålde den ganska omgående till Åke Sundh från Malung.

Det var Kjells första Alfa GTA men han hade fått blodad tand ville fortsätta tävla och han skaffade en ny från Autodelta i Italien. Det är nu det börjar bli intressant för den här artikeln handlar om den andra bilen som Kjell köpte och som sedan Bo Jonsson tävlade med i 20 år.

Fick du hjälp av "Påven" till den här gången också?

– Den här gången skrev jag bara ned och beställde en ny bil och fick till



Kjell i sin andra Alfa GTA på Velodromloppet 1968. Det är den bilen som senare Bo Jonsson köpte och tävlade med.



Jochen Rindt på väg in i Velodromen följd av Anders Josephson Lotus Cortina, Harald Kronegård Alfa Romeo 1600 GTA och Lars Elgen Lotus Cortina vid Kanonloppet 1966.

svar att det gick bra att komma ned och hämta den.

Vad vet du om den andra bilens historia innan du fick den?

– Den vet jag ingenting om, jag var inte så bara på italienska. Men den hade också gått som tävlingsbil hos Autodelta.

Bilarna från Autodelta var väl lite specifika med aluminiumgolv med mera?

– Ja det var helaluminium i golvet, dom var ju popnitade dom där bilarna.

Var det samma specifikationer,

motor och hästkrafter som i den första?

– Den var lika, men jag tror jag betalade lite mer, någonstans vid 30–33 000 kr.

Vad minns du av den bilen och vad hände när du kom hem med den?

– Ja det var bara att sätt igång och åka. Jag skaffade bara fräscha däck, Dunlop racing och sedan var det inga problem. Första SM-tävlingen var på Skarpnäck i Stockholm och jag hade en väldig batalj med Erik Berger. Han vann och jag kom tvåa.

Kjell Ehrman var nu en av toppförarna i klassen för standardbilar



upp till 1600cc och han slutade trea i SM efter Erik Berger och Bosse Ljungfeldt. Han hade då plockat hem ytterligare 2 pallplatser och han hade också blivit bästa Alfa-förare.

Så din andra Alfa gick bra?

-Ja den gick väldigt fint, men när året var slut sålde jag den. Det blev annat i livet.

Har du sett din andra Alfa på senare tid?

- Jag träffade Bo Jonsson på Mantorp en gång och då hade vi naturligtvis ett samtal om bilen.

Var det någon tvekan om att det var din gamla bil och att det var en äkta GTA?

-Nej det var min gamla bil. Det var grejer på den som jag kände igen, så jag kunde identifiera den.

Bo Jonassons Alfa Romeo GTA som var Kjell Ehrmans andra Alfa och som han kom trea med i SM 1968.

Bo Jonasson bor i Kolbäck tillsammans med sin fru Christina i en lummigt belägen villa på en lugn återvändsgata. Han ägde Kjell Ehrmans andra Alfa GTA. Den unika bilen är numera såld sedan några år tillbaka och i dubbelgaraget står nu en Ferrari 348 och en MGB, den senare under renovering. Bosse ägde och tävlade intensivt med sin GTA i 20 år och det är den tiden som Racerstripe ville veta lite mera om.

När köpte du din GTA och varför?

- Jag hade ju redan kört ett lopp med en Alfa GT Junior när möjlig-



Bo Jonasson



heten att köpa en riktig GTA dök upp. Det började ju egentligen redan när jag var liten, för min pappa hade ju ett antal gamla Alfor. Sedan har jag varit med på Karlskoga och fått ett stort intresse av banracing.

Vad känner du när jag säger: Alfa Romeo GTA?

-Det är ju bland det häftigaste man kan ha, när det gäller Alfa Romeo, absolut! När jag var ung vad det ett ouppnåeligt mål att skaffa, jag fick nöja mig med att köpa en leksaksbil. Min kompis Christer Hedberg och jag höll på med Alfa Romeo och vi kunde bara drömma om en GTA.



Bilen som den såg ut när Bosse köpte den. Den hade gått i SSK och såg ut som på bilden förutom en "sjusärdeles stor" vinge som satt monterad där bak.

Men du lyckades ändå köpa en, hur gick det till?

-En lördag 1981, då vi hade en fest, pratade vi som vanligt om Alfa GTA och en massa andra tävlingsbilar. Sedan ringer telefonen fram på kvällskvisten. Då är det ju han Bengt Sjöberg i Västerås som ägde en Alfa Romeo GTA som han köpt. Vi hade vid något tillfälle tidigare sett bilen. Direkt frågade han: "Skall du inte köpa GTA:n", för Bengt hade planer på att skaffa en Lamborghini Miura. Mycket förvånad lyckades jag klämma ur mig, att vi kommer förbi och tittar på den på måndag.



Efter den stora startsmällen i Modsport 1985 med sju bilar inblandade.

Så det blev en affär på bilen och vad var prisbilden på den tiden?

-Vi åkte dit och tittade och han skulle ha 30 000 kr. Jag tänkte: "Hur tusan skall jag få ihop det?"

På den tiden, om man var med i facket, kunde man få ta ett sådant där LO-lån, som var på max 30 000, med en fast månadskostnad på 3 eller 5 år. Så jag tog ett sådant.

Vilket skick var bilen i då?

-Den var ett vrak så jag behövde också en lite pengar för renoveringen. Vid den här tiden hade jag en gammal GTJ som jag åkt en tävling med, den fick jag 7 000 kr för, så den gick med i affären. Det här var ju 1981 så då kom man ganska långt med 7000 kr.

Bilen var ju den andra Alfa Romeo GTA som Kjell Ehrman köpte och blev SM-trea med 1968. När den blev föråldrad hamnade den i SSK-serien där den kördes av en Nalle Zander. Han hade jobbat på en BP-mack uppe i Stockholm, men det var egentligen mackägaren som ägde bilen.

Sportvagnsserien

När Bosse fick tag i bilen var den alltså i SSK-skick med stora skärmbreddare och en "sjusärdeles stor" vinge där bak, som var "helt galet stor". Den var i dåligt skick så den behövde en grundlig renovering. Vid den här tiden fanns ingen historisk klass för standardbilar, så Bosse bestämde sig för att bygga om den för Sportvagnsmästerskapet (SPVM).



Klar för SPVM. Bosse på den allra första träningen 1983.

Hur gick tävlandet i SPVM?

bilar.

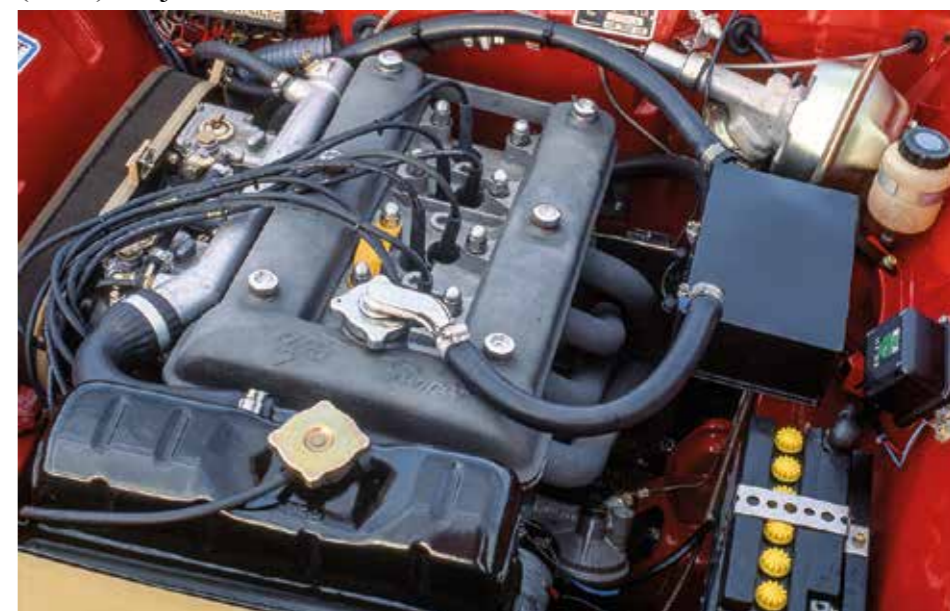
-I det första racet kom jag faktiskt trea. I den andra som var på Falkenberg blåste jag en insugningsventil, så då kom jag inte i mål. Jag körde 1983-85 i SPVM med blandad framgång.

Bosse kom trea i serien redan det första året och fortsatte sedan fram till den "stora startsmällen" på Mantorp 1985, där hela sju bilar var inblandade och Bosses Alfa blev intryckt både bak- och fram till. En större reparation behövdes. Nu hade Racerhistoriska Klubben (RHK) börjat tävla med standard-

När kom du på att du skulle tävla historiskt?

-Nu hade RHK kommit fram till att det fanns ett intresse att tävla med standardbilar. Det var ju där bilen skulle vara, så det var ju solklart vad jag skulle göra med bilen. Problemet för mig var ju att hitta någon som kunde hjälpa mig med de aluminiumdelar som behövdes för att återställa bilen. Mycket delar hade under årens lopp bytts ut till plast.

-Jag hittade Bert Svensson på Alucars i norra Östergötland som var



Snyggt och prydligt i motorrummet på Bosses bil. Det är den unika 1600cc fabriksmotorn från Autodelta med ventilkäpor i magnesium.

en duktig plåtslagare. Han gjorde alla plåtarna, medan jag skaffade en MIG-svets och svetsade ihop alltsammans själv. Motorn kunde jag behålla, för det var ju den gamla tävlingsmotorn som satt i hela tiden. Hjulupphängningarna var samma hela tiden. Men eftersom jag skulle tävla bland bilar fram till 1965, fick jag inte ha de modifieringar som Autodelta gjort med bakvagnen 1966. Framvagnen kunde jag behålla, som var Autodelta med justerbara cambervinklar.

Var det den unika motorn med magnesium från Autodelta du använde?

Ja det var den jag körde med hela tiden. Under de sista åren då jag körde historiskt, skötte ju Paul Ainsar (Greysteel) om motorn och då gick den väldigt bra. Det var egentligen inget mankemang, förutom att jag behövde byta en topplockspackning någon gång ibland. Toppen var kanske lite för mycket planad? Så när jag var och bromsade motorn så hade jag ungefär 160 hästar och det är ju bra för en historisk motor på 1600cc.

Hur mycket vägde bilen?

– Homologeringsvikten var 760 kg och den kom jag aldrig ned till då jag körde historiskt, utan jag hade ungefär 800 kg. Men jag hade ju störtbåge och eldsläckare, så det var kanske inte så konstigt.

Du hade mycket olika identitetsmålningar på bilen?



Bosse körde tillsammans med Björn Sandberg, som ägde den första av Kjell Ehrmans båda Alfa GTA.



En unik bild, med Kjell Ehrmans båda bilar, Sandbergs gatregade bil till vänster och Bosses tävlingsklara till höger.

–Ja, det var mycket olika färger, säger Bosse och skrattar. Det handlade om vilken inspiration jag hade fått för tillfället. 1994 var det guldfärgat i fronten. Men året därpå var den gul och blå i olika hörn. Det här med att Autodelta hade målade hörn på sina bilar var för att depåpersonalen skulle kunna skilja bilarna åt. Eftersom jag lackar själv, kunde jag ju prova lite olika varianter, men det var självklart att bilen som helhet skulle vara Alfaröd.

EM-tävlingen i Anderstorp 1994

Under några år anordnades EM-tävlingar för historiska bilar. Vid tävlingarna 1994 ställde Bo Jonsson upp med sin Alfa GTA och lite speciellt var att han delade bil med Björn Sandberg som då ägde den första av Kjell Ehrmans Alfa



Bosse i EM-tävlingen i Anderstorp 1994.

GTA. Ägarna till Ehrmans båda bilar hade nu parat ihop sig för att köra EM-tävlingen på Anderstorp tillsammans i Bosses bil.

EM för historiska bilar finns inte längre, men då var det stort intresse med mycket publik och många kända förare som deltog. I Anderstorp var Scuderia del Portello på plats med flera fina GTA, det innebar att det totalt fanns hela elva Alfa Romeo GTA på plats. Rallyeset Sandro Munari körde i par med Maurizio Ambrogetti. De var måna om en bra startposition så på träningen körde de varsin Alfa Romeo GTA och startade sedan loppet tillsammans i den bil som hade bästa kvaltid.

Berätta om EM-tävlingen i Anderstorp

EM-tävlingen när Björn och jag delade bil var en fantastisk upplevel-



Bosse skickar iväg Björn Sandberg till det första passet i EM-tävlingen.

se. Det var riktigt häftigt! Till den tävlingen hade vi stoppat i en stor jäkla tank, som vi lånat från en av Topcon-bilarna. Det var för att vi skulle få soppa så det räckte utan att tanka. När några få varv återstod hade vi blåst hål i en kolv och det började ryka. Jag gick i depå något varv före målgång, men jag tror vi fick plats åtta i klassen i alla fall. Den här gången gick bilen riktigt bra i blötan, troligen för att vi hade smala däck på de där fula fäljarna som jag hade. Senare med andra fälgar och bredare däck var den hopplös i regn.



En av nio anmälda Alfa Romeo GTA från Scuderia del Portello. Den här kördes av Pier Enrico Tonetti.

Blev det några fler EM-tävlingar?

–Jag körde tävlingen här i Sverige, men det blev inte några mer tävlingar i EM utomlands. Jag hade inte riktigt ekonomin för en utlandssäsong.

Hur gick tävlandet i historiskt?

– Jag tävlade i klassen upp till 1600cc och hamnade i tufft motstånd bland alla Lotus-Cortinor som fanns då. Det blev många pallplatser. Jag höll på att vinna hela serien 1995, men jag körde in i en däcktrave på Anderstorp och kom inte loss. Min närmsta konkurrent var Lars-Åke Nilsson - ”Fjugesta-Fangio”, som då när jag satt fast, bara behövde komma i mål och ta en poäng för att vinna serien. Men han fick punktering på sin Lotus-Cortina och hankade sig runt i minst tre varv och dom sista två på bara fälgen. Han hade knappt styrfart mot slutet, men han tog sig i mål och vann därmed RHK-serien.

Gav upp tävlandet efter 20 år

Den sista tävlingen för Bosse med Alfa blev HTCC på Mantorp 1999, HTCC var en supportklass till STCC. Det gick inte bättre än att han brände hål i en kolv. Det blev dramatisk snabblagning med svetsning av en kolv under lördagskvällen och man fick igång bilen fram på natten. Det var väl långt ifrån en optimal reparation av motorn och det var flera kolvar som var brända.

När beslutade du att sälja din GTA?

–Det var ju inte meningen att jag skulle sälja någonting, men bilen stod bara efter trubblat med de brända kolvarna. Då var den ju

egentligen inte körbar.

Jag tog ur motorn men sedan blev allt stående och åren gick. Jag hade ju kört racing i 20 år och min GTA hade ju gått både i SPVM och RHK. Då ringde någon som hittat en GTA i USA och ville veta vad man skulle titta efter och tänka på när det gällde GTA. Han frågade också ”för du skall väl inte sälja din?” Men det skulle jag ju inte. Men efter samtalet började det mala i skallen.

– Jag började fundera på vad jag kunde köpa för pengarna. Det kunde ju vara kul att ha något som gick att köra med, bara man fick lust att ta en sväng. Men jag annonserade aldrig ut bilen utan det snurrade på. Plötsligt ringde det en dansk som hade hört på omvägar att bilen var till salu.

Det blev en snabb affär och Bosse fick leverera bilen i Helsingborg.

Har du ångrat att du sålde bilen?

–Nej, har man sålt en bil så har man. Jag sålde den 2006 och fick en halv miljon och det var väl vad de stod i på den tiden. Och som den stod fungerade den inte efter motorproblemen på Mantorp.

Gick du plus eller minus med ditt tävlande, med tanke på vad du fick för bilen när du sålde den?

–Nej det tror jag inte, säger Bosse och skrattar. Med tanke på allt man har lagt ned under åren...

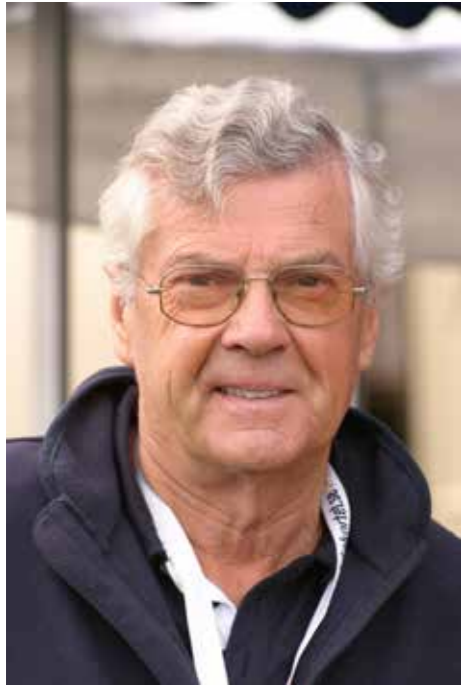
Text: Gunar Johansson



Bosse med sin GTA i en tävling på Mantorp i RHK-Cupen.

Rune Tobiasson – den snabbe Bohuslänningen

Text: Bengt-Åce Gustavsson. Foton Bengt-Åce Gustavsson och Bilsportarvet.



Rune Tobiasson

Rune Tobiasson var en mycket duktig racerförare som skördade sina framgångar lite i skymundan bakom de stora profilerna. Han plockade sina SM-medaljer utan att göra så mycket väsen av sig.

Rune växte upp utanför Fjällbacka i Bohuslän. Han hade en egen bilfirma där han sålde bilar från sin lilla verkstad. Rune började tävla i banracing 1962 i en Volvo PV 544. Då var han 25 år gammal. Efter tre säsonger med PV'n klev han upp till en Amazon som han körde i tre säsonger. Sista året med Amazonen började framgångarna komma. Det blev SM-brons 1966. 1967 gick Rune över till Opel Rekord och 1969 blev det BMW 2002 Ti. Placeringarna på bana blev lite blygsamma, men i isracing var Rune outstanding! Det var där han verkligen lärde sig att hantera en racerbil. – Att köra isracing är som att köra bilen över en frusen och nyplöjd åker, brukar Rune säga (hur många som nu vet hur det känns?) Hans körstil var elegant och exakt.



Rune körde Volvo Amazon 1964-1966.

Rune vann samtliga tävlingar i iscupen som han ställde upp i och det resulterade i fyra mästerskap på is 1965, 1967, 1969 och 1970!

1970 blev det SM-guld även på bana med BMW'n. 1971 blev det en andraplats i SM. 1972 var sista året med 2002:an och då slutade han femma.



1967 gick Rune över till Opel Rekord. På Dalsland Ring tog han en andraplats.

Till säsongen 1973 byggde Rune den BMW 3.0 CLS som han så starkt har blivit förknippad med. Just säsongen 1973 var mycket speciell eftersom hela SM avgjordes genom en enda tävling på Kinnekulle Ring, som Rune tyvärr missade. Bilen uppgraderades till 3.5 liter och han tog silver i SM 1974. 1975 tog han äntligen ett nytt guld.



Rune körde BMW 2002 1969-1972.

Efter den säsongen gjordes reglerna om och alla de stora häftiga bilarna fick ej vara med och tävla om SM längre. Då lade Rune ut sin bil till försäljning och tänkte lägga hjälmen på hyllan. Han fick flera spekulanter och så småningom köptes BMW'n av Förenade Bil i Malmö. Det skulle visa sig vara ett mycket bra val många år senare...

1976 var alltså Rune "Racingpensionär", men så plötsligt ringde telefonen. Det var Reine Wisell som ville starta ett nytt team för att köra i den nya populära klassen Super

Star. Reine hade pratat med Väst-kuststugan om att sponsra teamet. Det var Runes gamla sponsor så Väst-kuststugan kontrade med att om de skulle sponsra Reines nya team ville de ha med Rune som förare också.

Ett sådant fint erbjudande kunde inte Rune tacka nej till. På pappret var det ett mycket bra team med mycket erfarenhet. Både Reine och Rune hade tävlat i 14 år var i racing. Bilarna byggdes i England av Stuart Graham, som även han skulle tävla med en Camaro i England och till-



Rune körde den vackra BMW CSL-en från 1972-1975 och sedan i historisk racing 2001-2012.



sammans körde de även några lopp i EM. De inledde faktiskt säsongen med att komma tvåa på Monza i en EM-tävling. Själva satsningen på Super Star gick sådär. När bilarna höll, vilket tyvärr inte alltid var fallet, kom både Reine och Rune alltid på pallen. Reine tog en seger under



Rune vann SM 1975.



Kung Karl Gustaf fick provköra Runes gamla CSL 1999.

året och Rune två, men det blev tyvärr flera brutna lopp. Finalen var direkt avgörande för mästerskapet och där slutade Rune på tredjeplats och fick därmed bronset i Super Star. Rune gjorde även ett inlägg i VolvoCupens tretimmarsrace på Ring Knutstorp där han slutade trea i par med Olof Karlsson. – Camaron var den mest lättkörda bil jag någonsin tävlade med. Den var lekande lätt och med en lätt smek-

ning på ratten körde den dit man ville. BMW'n var en best att köra och den krävde 100% koncentration hela tiden, sa Rune.

1977 körde Rune endast en tävling i Super Star i en lånad bil från Bosse "Emma" Emanuelsson. – Jag trodde aldrig att jag skulle köra en av "Emmas" bilar, han har ju alltid varit en konkurrent till mig, sa Rune.

1980 fick Rune möjligheten att köra en mycket speciell bil på Väst-kustloppet. Det var en inbjudnings-



Rune Tobiasson med segerkrans och pokal vid Väst-kustloppet 1976.



Rune med samma buckla 2022.



Stuart Graham byggde bilarna för Super Star åt Rune Tobiasson och Reine Wisell.

klass för historiska bilar. Bilen han skulle köra var en Bizzarini GT, en amerikansk kopia av en Ferrari, kan man säga. Det var en klumpig bil med en häftig motor. Med Runes eleganta körstil kunde han vinna

loppet med den bångstyriga bilen!

1983 gjorde Rune ett in hopp i Volvo Turbo Cup på Donington där han slutade trea! Det ledde till att han fick chansen att göra ett in hopp i

Rune Tobiasson vann "Mitt livs skönaste"



Rune Tobiasson tog ledningen före Reine Wisell och Bosse "Emma" Emanuelsson och han vann Väst-kustloppet 1976.



Rune körde Volvo Turbo Cup 1983.



Rune Tobiasson körde denna Bizzarini, en Ferrari-kopia med amerikansk V8, i Falkenberg 1980. - Den var trevlig att köra, men hade mycket dåliga bromsar, sa Tobiasson.



Rune körde den klassiska "MER-BMWn" i en gång 2012. Det är alltså den bilen som "Emma" vann två SM-guld med på sjuttiotalet.

EM i Grupp-A tillsammans med Per Sturesson, också på Donington där de slutade på en mycket imponerande fjärdeplats!

Det blev ett par inbrott till i Volvo Turbo Cup 1983. Det blev ett nytt inbrott i ett kändislopp på Ring Knutstorp 1986 i en Honda Civic



Rune tog fyra inteckningar i racingcupen, vilket framgår av denna pokal.

mot kändisar som t ex James Hunt, Picko Troberg, Torsten Palm och de

vassaste tjejerna från Ladycupen. Nettan Lindgren vann och Rune tvingades tyvärr bryta loppet.

1989 blev det ett par inbrott i en Porsche 944 Turbo i Roadsport.

Sedan följde det många år utan racing för Rune, men så en dag hörde Förenade Bil av sig. De hade dammat av Runes vinnarbil från 1975 och undrade om han ville köra den igen? Rune brukade aldrig tacka nej till en körning så från säsongen 2001 blev det ett antal tävling-

ar i den Racerhistoriska Cupen. Han plockade många nya segrar och sista säsongen han körde bilen var 2012. Samma år fick han uppvisningsköra en annan legendarisk BMW, nämligen den klassiska "MER-BMW'n" som "Emma" vann SM med 1976-1977.

Sedan var racingkarriären över för Rune som levde ett stillsamt liv som pensionär i det idylliska torpet i Fjällbacka, men han besökte racingdepåerna så ofta som tillfäl-

le gav! Sommaren 2024 blev Rune allt sämre. Han hade svårt att orka gå och att köra bil var inte att tänka på. På hösten hamnade han på ett vårdhem och den 30:e november somnade Rune in för alltid... Vila i frid Rune.

Bengt-Åce Gustavsson
www.racefoto.se



Rune Tobiasson vid sin stuga i Fjällbacka.

Racestripe
Motorsport Magazine

Den digitala motortidningen för bilentusiasten med intresse för historisk racing och för sportbilar.

Tidningen ges ut exklusivt på Readly. Fungerar på PC, Mac, läsplatta och telefon.

Ny säsong - Nya däck!

Även inför 2025 års säsong gör RHK ett centralt inköp av Dunlop R-däck (pre-66) för alla som är intresserade. Vi har från HP Tyres fått ett förmånligt pris, liksom tidigare år, men numera får vi -15% på listpriserna och dessutom ett förmånligt fraktpris då allt samfraktas.

Detta administreras av Per Skårner (0727-412476, perskarner@hotmail.com), så är ni intresserade kontakta honom så noterar han ert intresse, och under januari månad ska en preliminär order skickas till HP Tyres, som därefter återkommer med exakta priser. Ni kan därefter bestämma om ni vill korrigera er preliminära order.



Avgassystem till Van Diemen RF77

Svensktillverkat av Simons (inget engelskt skräp!) Komplet med 300mm långt slutrör svetsat på kollektorn. Monteringsfärdigt, bara ljuddämpare som saknas. Passar nog även till andra bilar.

Avgassystem till FF 2000 Van Diemen 1982. Komplet med löst slutrör utan ljuddämpare. Tillverkat av Simons. Peter Sikström, för mera info ring kvällar och helger: 033-26 55 13 eller dagtid: 0733-26 55 88 eller Putte Odin 0371-300 68, putte@odins.se

Ford & koja

Renoverade Formel Ford motorer 1600cc

BMC 1275 S Motorblock, Vevaxel, Stakar, kolvsats

BMC 1275 GT, motor med nya kolvar och vevstakar, balanserad vevaxel, svänghjul och remskiva.

Önskas köpa en ventilkåpa till Lotus TC.

Sture Danielsson 0709-307759

Knepiga kullager? Kontakta Kullager Teknik AB, Peter Weichert, han kanske kan hjälpa dig? 08-64 92 020, info@kullagerteknik.se

12-volts Transponder AMB Tranx 260DP.

Pris: 2500 kr

Lars Bryntesson bryntesson@lavis.com 0705-658566

Vill ni annonsera i Rutflaggan?

Kontakta då redaktören Bengt-Åce Gustavsson, helst via mail på: bengan@racefoto.se (0703-40 93 00).

Redaktören har också saker till salu, bl a fyra böcker om racinghistoria: Erik Bergers liv, Gelleråsbanans historia. Historien om Super Saloon och Super Star. Jag säljer även fotocollage, förstoringar, tackkort, julkort mm. Se hela utbudet på: www.racefoto.se

Bengt-Åces största projekt är hemsidan www.svenskracing.se. Där har han samlat resultat från svenska och norska racingtävlingar under 100 år!!! Sidan kommer aldrig att bli helt komplett och han letar ständigt efter fler gamla resultatlistor och programblad för att uppdatera sidan. Säg till om ni har material som vi kan kopiera och publicera. Vill ni

stötta denna kulturverksamhet kan ni bli medlemmar på hemsidan. För endast 199 kr/år får ni vårt nyhetsmail varje vecka med de senaste uppdateringarna samt att ni får tillgång till mer statistik och fler genvägar in i systemet.

