



RUTFLAGGAN

2

2021

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

Historiska mästare 2021



Anders Tjärnlund i sin RPB blev totalsegrare i RHK-Cupen. Foto: Racefoto



Johan Lund, Motul blev Riksmästare i ormelklassen.



Gustaf Stenquist, Fiat Abarth 850 TC blev Riksmästare i Standardklassen.



Bengt-Åke Bengtsson, Lotus Elan blev Riksmästare i Sportvagnsklassen



RACERHISTORISKA KLUBBEN
c/o Hans Hillebrink
Katsen 19, 193 41 Sigtuna
Hemsida: www.rhkswe.org
Org.no 802013-0582, plusgiro 49377-5
Swish 1234551586

Rutflaggan

Bidrag till Rutflaggan vill vi ha till den 1 april 2022. Red.

BIDRAG TILL RUTFLAGGAN SÄNDES TILL:
Per Hågeman, S. Kloockspelsvägen 3A, 217 74 Malmö.
ph.race@alfa.telenordia.se Vi behöver både bilder och reportage!

Kassören önskar meddela att de som gör
betalning över nätet börjar med att ange sitt eget namn,
så slipper han ha en massa inbetalningar utan avsändare.

För användande av materialet i Rutflaggas måste överenskommelse träffas
med respektive artikelförfattare och fotograf.

INFORMATION

STYRELSE

Ordförande	Hans Hillebrink
Kassör	Anders Ek
Sekreterare	Jan Christians
Ledamöter	Lars Palmkvist Lars Weigl Michaela Månlycke Anne-Lie Nilsson

Tel.

Mob./fax

E-post

		070-697 79 74	hillebrink@hotmail.com
		070-274 40 62	kassor@rhkswe.org
		070-679 89 90	sekreterare@rhkswe.org
	042-204867	070-2105849	miljo@rhkswe.org
		070-3189045	lars@weigl.nu
		070-8551741	mikaela.manlycke@alvesta.se
		070-8927146	eva.annelie.nilsson@gmail.com

KLASSREPRESENTANTER

A-D	Magnus Neergaard	040-49 56 00		magnus.neergaard@telia.com
GT/GTS/GTP '65	Elmon Larsson	0302-71336	070-635 85 17	elmon.lerum@telia.com
	Per-Gunnar Johansson	0501-186 00	070-692 65 11	pg.bighealey@gmail.com
Midget	Per Hågeman		070-721 23 48	ph.race@alfa.telenordia.se
Formel J	Lars-Göran Sjöberg	0122-603 30	070-348 10 31	larsgoran.sjoberg@finspong.com
Formel Vec	Johan Lund	0171-445092	070-544 31 50	johan@mekauto.se
FFord/övr. Formel	Nicklas Nilsson		070-9574415	nianilsson@gmail.com
Standard '65	Vakant			
1000 cc Cupen	Anders Jensen	033-12 11 21	070-816 61 61	andersjensen96@hotmail.com
	Jan Christians		070-679 89 90	jan.christians@projektledarbyran.se
Sportv. F-I	L-G Widenborg	042-20 74 33		lg.widenborg@gmail.com
Sport 2000	Sören Forsberg		079-0795247	allardcars@telia.com
GT/GTS '81	Stefan Svensson	0470-693 39	070-8749198	stefan.ss@netatonce.net
	Lars Weigl		070-318 90 45	lars@weigl.nu
Standard '1966-71	Sture Danielsson	016-14 14 41	070-930 77 59	gunvor.glenning@swipnet.se
Standard '1972-90	Michael Sundin		070-565 15 56	michael.sundin@telia.com
Slicksbilar	Tomas Otterberg		072-368 76 26	tomas.otterberg@telia.com

TEKNIKER

Åke Hansson	08-715 84 96	070-214 17 20	tekniker_2@rhkswe.org
Per Knuthson	0500-45 20 45	070-172 99 36	per@knuthson.se
Conny Johansson	0155-507 91	070-727 37 63	tekniker_3@rhkswe.org
Lars Palmkvist	042-204867	070-2105849	miljo@rhkswe.org

MILJÖ & PERSONLIGT SKYDD

Lars Palmkvist	042-204867	070-2105849	miljo@rhkswe.org
----------------	------------	-------------	--

REVISORER

Åke Hansson	tel. 070-2141720
Lars Ohlsson	tel. 070-6285013
Anders Jensen (suppl.)	tel. 033-12 11 21

FÖRSÄKRINGAR

Peter Kumlin, huvudansv	tel. 019-44 80 46
Per Knuthson	tel. 0500-45 20 45
Conny Johansson	tel. 070-727 37 63
Per Hågeman	tel. 070-721 23 48
MHRF-försäkringen	tel. 08-32 03 54

VALBEREDNING

Elmon Larsson	tel. 070-6358517
Magnus Rugsveen	tel. 076-8907265
Per Hågeman	tel. 070-721 23 48

FORUM

Patrik Åström	070-5286481	Patrik@impulsracing.se
---------------	-------------	--

REDAKTIONEN

Per Hågeman	070-721 23 48	ph.race@alfa.telenordia.se
-------------	---------------	--

WEB-MASTER

Racefoto	070-340 93 00	bengan@racefoto.se
----------	---------------	--

PRESSEKRETERARE

Bengt-Åce Gustavsson	070-340 93 00	bengan@racefoto.se
----------------------	---------------	--

ANSÖKAN OM MEDLEMSKAP + MEDLEMSREGISTER

LoTS SAMORDNARE

Anders Ek,	070-274 40 62	kassor@rhkswe.org
------------	---------------	--

PRODUKTION

PR Tryck & Reklam	0415-131 88	niklas@prtryck.se
-------------------	-------------	--

Hej alla vänner av Historisk Racing!

Så har då säsongen avslutats och vi kan känna oss mycket nöjda då vi lyckats genomföra en säsong med fem tävlingshelger, trots pandemin. Publikmässigt har det av nämnda skäl inte varit så bra, men antalet deltagare har varit fullt godkänt. Förhoppningsvis kan vi nu lägga pandemin bakom oss och fortsätta med ett mer normalt liv utan restriktioner, men med viss försiktighet.

I samband med finalen på Falkenbergs Motorbana hade vi en träff med klassrepresentanterna för att stämma av säsongen och ta in synpunkter inför nästa år. Som uppföljning är det informationsträff för alla deltagare söndagen den 14 november i samband med avslutningsfesten. Vi funderar bland annat över nästa års banor och heatindelning för att Förkrigsheatet inte skall bli så ojämnt.

Tack vare att restriktionerna nu släppts, har vi kunnat återinföra den stora prisutdelningsfesten igen, denna gång på Södertuna Slott utanför Gnesta. Här hedras 2021 års RHK-mästare, Anders Tjärnlund, RPB Formel Vee, samt pristagarna i alla RHK-klasser. Också årets Riksmästare uppmärksammas, även om deras priser delas ut på Bilsportförbundets Gala senare. Riksmästarna blev i Standardvagnar Gustaf Stenquist, Fiat



Mats och Anders Eke grejar med något på Mats Elan i samband med att de åkte på Dijon.
Foto: Merja Hillebrink.

Abarth 850 TC, i Formelbilar Johan Lund, Motul (för andra året i rad) och i Sportvagnar Bengt-Åke Bengtsson, Lotus Elan S2.

Nästa års Velodromlopp hoppas vi blir något alldeles extra, då vi antligen kan få in publik igen. Vi kommer bl.a. att ha live-sändning via SBF play. Här finns utmärkt tillfälle för annonsörer/sponsorer att bidra genom att visa upp sig med annons i sändningen, sätta namn på ett heat eller något annat trevligt. Hjälpa till att förmedla kontakt till någon i styrelsen så fort som möjligt.

När RHK-serien var avslutad åkte några av oss söderut för årets sista insats.

Dels åkte jag med min Lotus 20 Formel Junior till Spa, Belgien, och en deltagning i den engelska serien. Jag blev 10:a bland de 29 deltagarna, nästan alla med den större motorvolymen. Min bil hade varvrekordet för klass D1 med den tidigare ägaren bakom ratten. Kul att jag nu kunde förbättra det med några sekunder. Därefter vidare till Dijon i Frankrike där fler RHK:are anslöt. Bröderna Mats och Anders Ek med sina Lotus Elaner liksom Magnus Lillskog, Ford Cortina Lotus. Dessutom var Lars Bondesson, Lotus Elan och Kennet Persson, Ford GT40 med. Efter söndagens lopp blev det svensk nationalsång i högtalarna tack vare Kennets heatseger. Mats hade litet otur och spann på sin egen läckande kylarvätska, men hade en hedrande 13:e plats i totalen av 30 deltagare på lördagen.

Det är väldigt stimulerande att köra tävlingar utomlands, så det vill jag starkt rekommendera. Förhandlingar pågår att flytta vår augustitävling en vecka senare så den inte kolliderar med Ahvenisto. Det är en spännande berg-och-dal bana och är den närmaste utlandsbanan för många av oss. Det blir säkert många RHK:are som tar tillfället i akt att syna den banan. Tänk på att utomlands måste bälten vara märkta med giltighet minst t.o.m. 2022, nästa år.

Det är bara att planera vintern så bilen blir klar i god tid innan nästa års säsongpremiär på Kinnekulle Ring i maj. Dessutom kommer några tillfällen för test redan i april.

Väl mött!

Hans Hillebrink



Hans Hillebrink väntar på att få köra ut på en blöt Spa-bana med sin Lotus 20.
Foto: Merja Hillebrink.

Från Redaktionen

PER HÅGEMAN

Så var det då till slut dags för en ny Rutflagga. Vi hoppas på ett slut av Corona-pandemin, även om det talas om en fjärde omgång av detta. Vår sport, liksom de flesta andra, har lidit hårt av detta.

Men även om det ljusnar just nu så har vi en framtid som ser ganska mörk ut. En varningsflagga för Miljöpartiet! De strider för att från 2030 skall det inte få säljas fossildrivna fordon och dessutom att fossila drivmedel skall förbjudas.

Ena språkrörshalvan, Märta Stenevi har förklarat: "Vi är redo att ta beslut som krävs och förbjuda fossila bilar och bränslen." Det sistnämnda är naturligtvis det som närmast oroar oss. Hur skall vi då kunna tävla med våra Historiska racerbilar? Det är bara nio år dit! Inom modern racing har man väl då helt gått in för el-

eller hybridbilar. Men inte kan vi väl ha elmotorer i våra Historiska bilar? För mig känns det helt motbjudande... och det måste ju strida mot Appendix K!

Intressant är också att Stenevis man har tre BMW registrerade i sin firma: en 320IXdrive på 360 hkr, bensindriven, en 520 d Xdrive, 190 hkr, diesel samt en 320 d, 190 hkr dieseldriven. Stenevi kan tydligen inte förmå sin man att köra elbil, men vill förbjuda oss "vanliga" att köra den bil vi önskar. Snacka om att leva som jag lär och inte som jag lever..

På höstkanten dök en regel fråga upp. Jag minns tydligt vid en tidigare genomgång att vi fick besked om att sidorutan i passagerardörren skulle vara antingen HELT nervevad, eller HELT uppvevad. Ändå hände det att förare blev inflaggade till depån med tillsägelse att hissa upp sina rutor.

Vid en snabbtitt i reglementet kunde jag inte hitta något om detta, men det är kanske något helt nytt som jag missat? Synd om de som kanske jagade poäng i så fall och kanske fick del av helgen förstörd.



Racestripe
Motorsport Magazine

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

 **Readly**

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

Kinneulle Historic Meeting

Kinneulle Ring 22-23 maj 2021

RHK-Cupen kunde starta årets säsong enligt plan på Kinneulle Ring med SSK som arrangör. Drygt hundra bilar kom till start, vilket är en mycket bra premiärsiffra. Helgen inleddes med soligt och fint väder, men blev gradvis sämre och under söndagens race regnade det mest hela tiden. Trots regnet var det relativt få incidenter.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Formel Vee

Formel Vee har övertagit manteln som RHKs största klass från 1000cc Cupen. Johan Lund startade första racet i pole i det 23 bilar starka fältet. Lund tog starten, men utmanades inledningsvis av Lars-Gunnar "Vegas" Johansson. Lund lyckades skaka av sig sina förföljare och han vann första racet före Pontus Bencsik och Rickard "Lillen" Persson som kom trea. Anders Tjärnlund vann B-klassen före Jan Lindqvist och Rasmus Bencsik.

Pontus Bencsik försökte utnyttja sitt guldläge för snabbaste varvtid när han startade andra racet från pole, men Lund lyckades klämma sig före under bron och ta ledningen direkt. Bencsik hängde som en igel bakom Lund ända till målet, men kunde aldrig hitta någon lucka. Lund vann med endast 0,7 sekunder före Bencsik och Claudio Menchini.

Nyare Standardbilar

Klassen för Standard och GT-bilar 1966-71 över 1300 cc bjöd på ett stort startfält och mycket dramatik. De hade



Jonas Pölda kunde vinna det första heatet i Std/GT 1966-71 med sin Ford Escort TC. Här ligger han före Lars Weigl, Porsche 911 och Kenneth Nilsson, Volvo 142, som blev 2:a. Foto: Racefoto.

mest regn av alla under sitt kval och detta drabbade Arvid Viktorsson mest i hans fina Opel GT. Han vattenplånade av banan redan på andra varvet och han fick således ingen tid i kvalet och fick starta sist. Lars Weigl startade från pole med sin Porsche. Han fick först uppvaktning från Kenneth Nilsson, Volvo 142, men han lyckades inte komma förbi.

Det blev istället Jari Konola som övertog ledningen med sin brutala Plymouth Barracuda. Viktorsson kom ångande genom fältet och nådde ända fram till Konola. Dessa två drog ifrån övriga fältet, men det slutade med att bägge snurrade! Jonas Pölda kunde därför vinna racet före Kenneth Nilsson och Lennart Bengtsson. Wäge Sörman startade andra racet från pole.



Förgrundsfigurer i Formel Vee, #22 Lars-Gunnar "Vegas" Johansson, Finn-Vau, och #84 Johan Lund, Motul. Foto: Racefoto.



Torgny Johansson passerar på insidan av Michaela Månlycke, bägge i F2 Marchbilar. Foto: Racefoto.



Håkan Tagesson kämpar i blötan med sin Tiga FF och skuggas här av Hasse Hillebrink i sin Veemax. Foto: Racefoto.

Han ledde inledningsvis, men fick snart släppa ledningen till Konola som vann före Sörman och Viktorsson.

Formel Ford

I Formel Ford-heatet fick vi se helgens enda startkrasch. Det var Roland Svensson som hamnade utanför banan, och när han kom in igen, krokade han ihop med Dick Österback och Lars-Erik "Atte" Åkersten. Svensson kunde fortsätta, medan Österback och Åkersten tvingades bryta. Nicklas Nilsson ledde från start till mål, men han var ivrigt uppvaktad av Håkan Tagesson som tog andraplatsen. Stefan Lundgren kom trea. Johan Lund var bäst av Formel Vee med dubbla förgasare före Hans Hillebrink.

I andra racet regnade det ganska ordentligt vilket gynnade Formel Vee-bilarna med dubbla förgasare som får

köra med riktiga regndäck. Det började med att Tagesson tog ledningen från pole. Vädret blev dock en för svår motståndare för Tagesson när både Lund och Hillebrink surfade förbi med sina regndäck. Lund vann före Hillebrink. Tagesson kom trea totalt och han vann Formel Ford-klassen före Nilsson och Bengt Lofthammar.

Slicksbilar

Det blev ett märkligt race för slicksbilarna. Regnmolnen hängde tungt över depån när bilarna rullade ut till start, och allt talade för att skyarna skulle öppna sig, varför alla utom Henrik Hansson valde att starta på regndäck. Konstigt nog valde regnet att ta en paus just i denna stund. Banan var torr när starten gick. Björn Johansson tog starten, men tappade sedan ledningen till Magnus Ramsö, som i sin tur tap-

pade till Sonny Johansson. Torgny Johansson och Michaela Månlycke med sina F2-bilar, brände sina regndäck på den torra banan och kunde inte hänga med F3-bilarna. Sonny Johansson vann före Ramsö. Hansson fick nytta av sina slicks då han kunde köra om F2-bilarna och ta tredjeplatsen med sin Sports 2000! I andra racet var det ingen tvekan om däcksväl, då var det regndäck som gällde! Som väntat var det regnspecialisten Sonny Johansson som tog hand om ledningen, men Torgny Johansson gjorde sitt livs bästa race i regnet och hängde med Sonny ända till målet. Ramsö slutade trea

1000cc Cupen

Gustaf Stenquist startade från pole i 1000cc Cupen men det var Torbjörn Andersson som tog starten. Fältet blev utdraget och det blev ingen kamp om



Prisutdelning i 1000cc Cupen. I mitten segraren Torbjörn Andersson, t.v. Tvåan Gustaf Stenquist och t.h. trean Lennart Nilsson. Pallen lika för bägge racen. Foto: Racefoto.



Måste vara ett önskeunderlag för Jimmy Edvardsson och hans MGB... och vilken känsla att spöa en bunke Elaner, Healeys mm. Foto: Racefoto.



*Wet, wet, wet. Claes Andersson leder här med sin Opel Kadett GT/E i blötan. Han följs närmast av Anders Berger och Robert Paulsson.
Foto: Racefoto.*

pallplatserna. Andersson vann före Stenquist och Lennart Nilsson. Det anmärkningsvärda var att Stenquist kör en äldre E-bil! Kul att se att Niklas Enander gjorde comeback med världens äldsta tävlings-SAAB, en SAAB 92! Prispallen blev densamma som i första racet.

GT/GTS '65

Bengt-Åke Bengtsson startade från pole i GT-klassen och han fick en lugn resa till segern. Bakom honom var det hårdare kamp om pallplatserna. Det blev till sist Anders Lotsengård som kom tvåa före Tommy Bencsik och Per Roxlin. Första racet kördes på torr bana medan andra racet hade det värsta regnvädret på hela dagen! Detta passade tydligen Jimmy Edvardsson med sin MGB bäst för han surfade sig fram till seger före Bengtsson och Roxlin!

Stora standard '65

Bengt-Åke Bengtsson startade från pole även i Stora Standard, men det var Hans Beckert som tog starten. Beckert

vann före debutanten Victor Roxlin och Uno Johansson. Johansson satte snabbaste varvtid och fick starta i pole position i andra racet. Beckert vann även andra racet före Martin Andersson och Lars Göransson.

Nyaste Standard och GT-heatet

Sist och även minst var heatet för de nyaste standard och GT-bilarna.

Anders Berger surfade sig fram till pole och han lekte med konkurrenterna när han vann första racet före Claes Andersson och Tomas Hall.

Robert Paulsson utmanade Berger inledningsvis, men generatoren gav upp och strömmen tog slut. Berger vann även det andra racet, nu före Paulsson och Andersson.



*Här skulle man nästan tro att "stora" Standard '65 var enbart för Hundkojor. Fr.v ser vi Bengt-Åke Bengtsson, Victor Roxlin, Kevin Bengtsson och Hans Beckert som vann bägge racen.
Foto: Racefoto*

GLÖM EJ!

Medlemsavgiften senast 31 januari 2022

Som vanligt pg 49377-5

Velodromloppet Historic GP Karlskoga Gelleråsen Arena 19-20 juni 2021

Racingen håller på att vakna på allvar ur pandemin och Velodromloppet kunde genomföras med bravur. Tyvärr utan publik, men i gengäld direktsändes alla race via SBF-play. Helgen inleddes med strålande sol och tropisk hetta. Under lördagens test och kval kom det några regnskurar, men alla race kördes på torr bana. Precis när tävlingen var över drog det in ett riktigt monsterregn som överraskade de sista stackarna som inte hade hunnit packa färdigt efter tävlingen.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON



Nicklas Nilsson, Reynård 88F här jagad av Anders Öberg, Image FF4. Foto: Racefoto

Formel Vee

Det största startfältet hittade vi i Formel Vee med 25 förare på startlinjen! Thomas Marklund gjorde comeback efter ett par års frånvaro. Han hade konserverat formen, för han var snabbast direkt och tog pole före Johan Lund och Håkan Green. Marklund tog starten före Lund. Lars-Gunnar "Vegas" Johansson gjorde en imponerande uppkörning. Han startade från 13:e rutan och tog sig ända upp till pallplats. Marklund fick en liten lucka medan Lund och Johansson gjorde upp om de övriga pallplatserna. Marklund vann med drygt

tre sekunder före Johansson och Lund. I det andra racet tog Marklund ledningen direkt från start. Tyvärr tvingades "Vegas" bryta redan efter fem varv då han tappat tändspolen. Lund utmanades om andraplatsen av Pontus Bencsik. Marklund höll undan och vann före Lund och Bencsik.

Formel Ford

I Formel Ford-heatet var Johan Lund snabbast i regnet med sin Formel Vee med dubbla förgasare. I första racet var det dock inget snack, Håkan Tagesson tog ledningen direkt och ledde hela vägen till målet. Nicklas

Nilsson försökte hänga på, men fick se sig slagen med ett par sekunder. Dan Lindblom slutade trea med sin "nya" Van Diemen. Tagesson upprepade sin seger även i det andra racet, nu före Lindblom och Stefan Lundgren.

Slicksbilar

Michaela Månlycke tappade tyvärr oljetrycket på träningen varför Torgny Johansson var ensam F2:a denna gång. Vi såg en intressant comeback i Peter "Lill-Orsa" Bohlin som fick köra Mikael Norlanders F3:a Det var just den bilen som Bohlin körde i SM 1986. Tyvärr missade han första racet

då en sensor bråkade. Torgny Johansson vann första racet före dansken Alexander Weiss och Magnus Ramsö. Weiss tog ledningen i det andra racet, men Johansson kunde snart återställa ordningen och gå mot en säker seger.

Det var händelserikt en bit ned i fältet med en del omkörningar och även lite sammanstötningar. Ramsö kom tvåa i racet före Jan Fredriksson.

Äldre formelbilar

Det var länge sedan vi såg ett så stort startfält för de äldre formelbilarna. Denna gång mönstrade de 13 bilar till start. Det var en salig blandning av Formel Junior, Midget och förkrigsbilar. Hans Hillebrink vann båda racen före Fredrik Bolander och Peter Pettersson Berg. Glenn Billqvist gjorde en intressant start i en Austin Seven Special från 1933 på endast 750 cc.

1000 cc Cupen

Den gamle rallyföraren Håkan Huggare trivdes som fisken i vattnet när han körde hem pole i det regnvåta kvalet för 1000cc Cupen. I första racet var det dock Fredrik Tornérhielm som tog starten och tog en enkel seger.

Per Ola Persson gjorde en misslyckad start och tappade flera platser, men han lyckade köra upp sig till andra-platsen. Huggare tog hand om tredjeplatsen. Reinhold Daubner var med i toppstriden i några varv, men tvingades tyvärr bryta med vevaxelbrott.

Tornérhielm visade samma goda form i andra racet som han också vann före Persson och Christer Olsson.

Standard '65 över 1000 cc.

Det äldre standardvagnsheatet hade ett imponerande startfält med 23 bilar till start. Anders Skölin var snabbast i kvalet, men i första racet var det Victor Israelsson som var snabbast iväg. Skölin försökte hänga på men Israelsson drog ifrån och vann före Skölin och Per Skårner.



Thomas Marklund (80) vann bägge heaten i FVee, medan Nettan Olén här provar på ett utmanande spår. Foto: Racefoto.



Peter "Lill-Orsa" Bohlin fick låna Mikael Norlanders Ralt RT30, vilket är den bil han själv körde på 80-talet. Här ligger han före Tomas Andersson i en Opel Lotus och Björn Johansson i en Ralt RT 3. Foto: Racefoto.



Blandning av Formel Juniorbilar. Först Lars-Göran Sjöberg i en Cooper T59, följd av Peter Pettersson Berg i en Focus-Peugeot Mk III och Fredrik Bolander, Elva 100-BMC. Foto:



Victor Israelsson jagar här Anders Skölin för ledningen och kom till slut förbi. Bägge som synes i Mustangar. Foto: Racefoto



Fredrik Tornérhielm hade en lyckad helg på Gelleråsen och vann bägge racen i 1000cc Cupen med sin snabba SAAB 96 Sport. Här följs han av Reinhold Daubner i en Fiat Abarth 1000



Jan Kling har tagit täten med sin Ford GT40 före Anders Lotsengård, Austin Healey 3000. Foto Racefoto.

I det andra racet var det Skölin som tog ledningen och han höll den i flera varv. Israelsson försökte med alla knep och till sist lyckades han ta sig om och vinna före Skölin och Stefan Gullstrand. Det var mycket underhållande att se blandningen av stora muskelbilar med V8:or mot små ettriga hundkojor.

GT/GTS '65

I GT-heatet var Bengt-Åke Bengtsson snabbast i kvalet, men det var Claes Andersson som tog starten. Det blev dock en kort glädje för Andersson för Janne Kling övertog ledningen med sin fina Ford GT40. Lyckan varade dock inte så länge för Kling som tvingades bryta sedan ett hjul lossnat. Bengtsson vann till slut före Andersson och Tommy Bencsik.

I det andra racet satt alla hjul fast på Klings bil och han kunde vinna före Bengtsson och Andersson.

Standard & GT 1966-71

Arvid Viktorsson startade från pole i heatet för Standard och GT-bilar 1966-71, men det var Lars Weigl som tog starten. Viktorsson hängde på, men tvingades tyvärr bryta redan på det andra varvet sedan ett knutkors gick sönder.

Det blev istället Jonas E. Pölda som satte press på Weigl. Pölda visade sig vara den snabbare av de båda och han vann före Weigl och Kenneth Nilsson. I det andra racet var det Jari Konola som tog starten. Han lyckades hålla undan och vinna före Pölda och Weigl.

Standard och GT 1972-1990

I det nyaste standardheatet fick vi se en intressant comeback för Mårten Samuelsson. Han tävlade senast runt millennieskiftet så det har blivit ett långt uppehåll.

De senaste fem åren har han roat sig med att renovera en Porsche 911 Carrera RSR. Bilen såg väldigt fin ut och fort gick den för han tog pole direkt! I racen utmanades han av de



Fullt startfält men tomma läktare. Starten har gått och t.h. ser vi Lars Weigl i sin Porsche 911 S/T och t.h. Arvid Viktorsson i sin Opel GT.
Foto: Racefoto.

danska bröderna Mads och Per Leth Sörensen med var sin Datsun 240Z och Anders Berger.

Mads Leth Sörensen vann det första racet före Samuelsson och Berger. Berger kom tyvärr inte till start i andra racet sedan teamet hittat olja i kylvattnet. Samuelsson hade blivit varm i kläderna och han vann andra racet före Per Leth

Sörensen och Tomas Hall.

Prisutdelningar

Under lördagskvällen höll RHK sin prisutdelning för förra säsongens vinnare. Över hundra priser delades ut till alla klassvinnarna. Johan Lund fick den största pokalen då han blev fjolårets RHK-mästare. RHK passade även på att dela ut sina vandringpriser. Ronnie

Petersonstatyn gick till Patrik Åström som med en dæres envishet lyckades få till fjolårets Velodromlopp på hösten mot alla odds.

Torstens memorial gick till Tobias Svanberg för hans positiva kämpande med 1000cc Cupen. Presidents Trophy tilldelades Anders Dahlgren för sitt positiva bemötande och många års slit

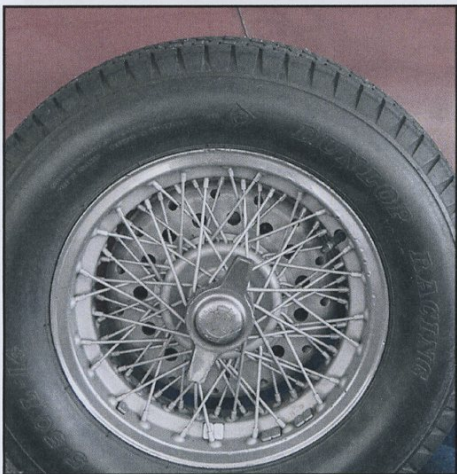
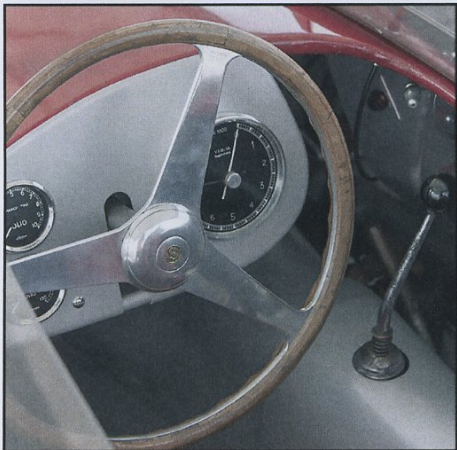


Mårten Samuelsson, Porsche Carrera RSR bromsar så det ryker för att hålla Mads Leth Sörensen, Datsun 240Z stängin. Foto: Racefoto.



GUNAR JOHANSSON, TEXT & FOTO

Magnus som till vardags driver en välrenommerad renoveringsföretag tillhör den tidigaste generationen av formel Junior som hade fruktansvärt lite skraltig ut, färgen har flagnat av eller är avskavd.



Jag fick en pratstund med renoveraren från Småland och jag frågade hur han egentligen tänkte när han inte renoverat karossen. –Den är ju så unik, men det är ju svårt att låta bli för det är ju det som är vår specialitet, att verkligen renovera och göra det fint. Alla andra bilar vi har på Motorima är ju väldigt välputsade och fina. Men vi tycker att den här skall bevaras. Man kan ju när som helst måla om den, men då kan man ju aldrig få tillbaka det här gamla. Se bara på det handmålade numret som den haft i de flesta tävlingar den har kört. Bilen måste vara Sveriges bäst bevarade racerbil från 60-talet och är väldigt speciell eftersom den ser ut som då den ställdes undan efter att tävlingskarriären var över.

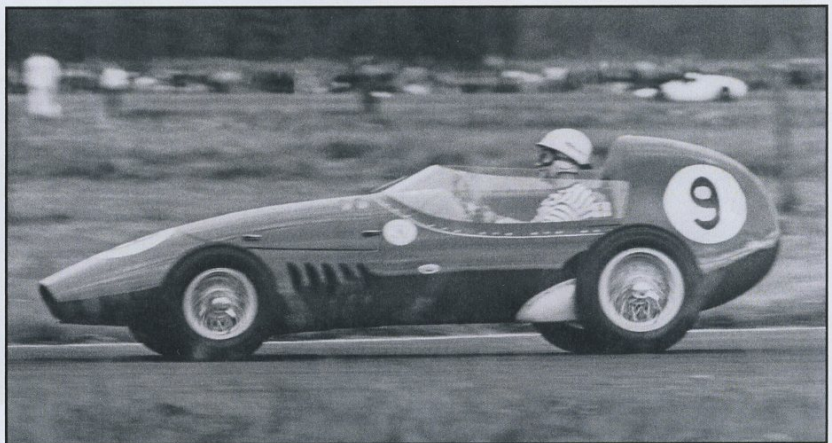
Magnus berättar hur det gick till då han kom över den italienska klenoden. –Bilen har varit gömd de senaste 30 åren. Den sista ägaren före mig visste inte riktigt vad han skulle göra med den. Den var i ett fantastiskt originalskick. En racerbil brukar ju modifieras, krockas och målas om, men den här var helt original. Det enda och sista den gubben hade gjort var att spika en stor låda och ställa in hela bilen i den. Hans fru kallade den för "lådabilen". Men ägaren visste inte hur han skulle attackera den och den blev stående i alla dessa år. –Plötsligt beslutade han sig för att sälja bilen

och jag fick ett tips om den. En risk med den här typen av lite ädlare bilar, är att de försvinner utomlands. Men han uppskattade att den skulle stanna i Sverige och jag lyckades köpa den.

Stanguellini formel junior var högteknologi på 50-talet. Det byggdes strax över 100 stycken av den framgångsrika bilen. Bilen har fullt med smäckra detaljer, till exempel den vackert handknackade aluminiumkarossen och hjulupphängningar fulla med lätthål. – Vi har bara gjort i ordning det mekaniska och lämnat övrigt orört, förklarar Magnus och fortsätter; Motorn sitter snett för att föraren skall få plats vid sidan om kardanen. Det är så klassiskt det kan bli med den stora träratten och de härliga instrumenten. Den liknar ju i flera vinklar en klassisk Grand Prix-bil.

Som vanligt i historisk racing måste man ta hänsyn till säkerheten och till exempel måste det finnas en störtbåge. Den är dock elegant integrerad i karossen och stör inte helheten.

Formel junior var en mycket populär klass både bland förare, mindre biltillverkare och hemmabyggare. Klassen fanns fram till 1964 då den ersattes av formel 3. – Formula junior uppstod 1958 i Italien berättar Magnus och fortsätter; Då hakade Stanguellini på trenden. De var tidigare specialister på



Karlskoga 1960

Stanguellini

eringsfirma körde en Stanguellini från 1960. Den italienska bilen hade frontmotor. Det som sticker ut på Magnus bil är att den kan

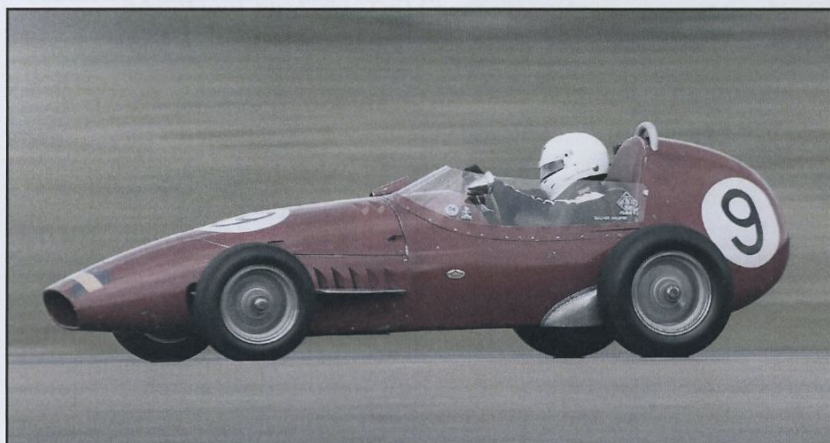
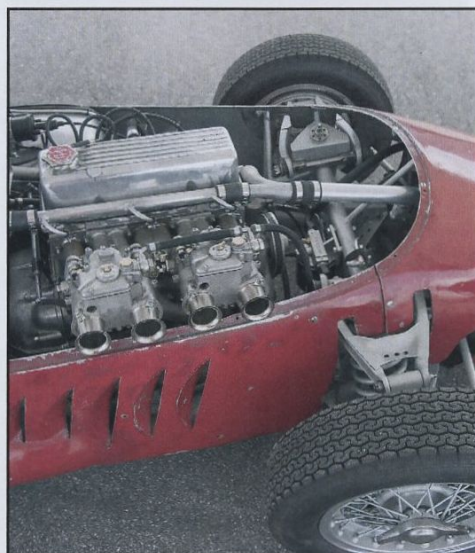
Fiatbilar och att trimma Fiatmotorer. Formula junior skulle ju vara baserat på standardblock med 1100 cc. Sedan är resten förädlad av Stanguellini. Minimivikten är 400 kg. Med dagens kunskap om motortrimning, utan att det blir regelvidrigt så får man faktiskt ut 110 hkr. Man hade ju faktiskt inte så mycket då det begav sig. Men dagens material håller bättre och man kan varva betydligt högre.

På 50-talet fanns det två mycket motorintresserade bröder i Persberg utanför Filipstad. Det var Gunnar och Erik som efter den tidens logik båda fick heta "Persbergaren" som mellan-namn. Gunnar var den mest berömda av bröderna, men även Erik hade en imponerande racingkarriär med nordiska specialare, en Austin Healey, Lago-Talbot och några inhopps i Ferraribilar. Av någon anledning slutade han med racing 1956. Formel Junior växte och var en så spännande klass att Erik ville göra comeback. Han beställde en Stanguellini genom Tore Bjurström som var Ferrari-agent i Örebro. När bilen var färdig på våren 1960 åkte Erik, tillsammans med Bjurström, ned till Modena för att hämta den nya racer bilen.

Eftersom det var en formel junior-tävling på Monza den 30 april det året, passade Erik på att ställa upp till

start. Det var mycket tufft av honom att premiärköra den nya bilen på den italienska högfartsbanan. Han slutade som 10:e och sista man i sitt kvalheat och kom således inte till finalen. Erik skulle i fortsättningen bara köra tävlingar i Norden. Det var en bil med vinnarpotential och Erik var den enda som körde det exotiska märket. Det rullade på med tävlingar i snabb takt, först Djurgårdslppet i Helsingfors den 15:e maj 1960 där Erik tvingades bryta. Nästa tävling var Copenhagen Cup på Roskilde Ring. Tyvärr blev det inte någon framskjuten placering för Erik och hans vackra bil. Vändningen kom dock på Falkenberg i juli då Erik blev tvåa efter stjärnföraren Curt Lincoln. Erik fortsatte framgångarna med en fjärdeplats i Karlskoga, efter att ha varit med och fightas om ledningen. Säsongen avslutades i september med en seger i en jordbanetävling utanför Örebro.

Utvecklingen av bilarna i formel junior gick snabbt och 1961 behövde man en mittmotorbil för att hänga med. Detta gjorde att Erik sålde Stanguellinlin och köpte en Lola Mk III, men det är en annan historia. Stanguellinin bytte ägare några gånger för att sedan ställas undan i den beryktade trälådan. Magnus Ahlqvist köpte bilen hösten 2013 och har efter en noggrann renovering tävlat med den under 2017 och 2018.



Karlskoga 2018



Svenskt Sportvagnsmeeting

Ring Knutstorp 3-4 juli 2021

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Det var ett glatt återseende av Svenskt Sportvagnsmeeting eftersom man tvingades ställa in tävlingen förra året. Nu fick man t.o.m. ha litet publik. Ca 1000 personer tog chansen att få se sportvagnar och Historiska racerbilar i sin naturliga miljö! Närmare 250 bilar kom till start under tävlingen, vilket också var en fantastiskt bra siffra med tanke på allt som har varit. Helgen bjöd verkligen på ett växlande väder. Allt från strålande sol till monsunregnskurar med inslag av åska!



Förenade Bil firar 100-års jubileum i år. Man äger Ring Knutstorp, och därför var det passande att man plockade ut f.d. Bosse "Emmas" "MER-BMW" ur sitt museum och satte sin VD Joakim Söderström vid ratten. Det blev en tredjeplats i andra heatet. Foto: Racefoto.

Standard & GT Ny

Heatet för nyare Standard och GT-bilar mönstrade det största historiska startfältet denna gång med 27 bilar på griden. De danska bröderna Leth Sörensen visade att deras dominans på Gelleråsen senast inte var någon tillfällighet. Mads tog hem segern i båda heaten före Per. Tomas Hall tog hand om tredjeplatsen i första racet. Josef Viktorsson körde sin första

tävling i RHK i brodern Arvids gamla Opel Ascona A. Det blev en sjundeplats totalt och en andraplats i CT14.

Formel Vee

Formel Vee-gänget bjöd som vanligt på tät och spännande racing. Det var kamp om segern in i det sista. Richard "Lillen" Persson kunde av-göra till sist före Johan Lund, Anders

Tjärnlund och Lars-Gunnar "Vegas" Johansson. Inledningsvis var även Pontus Bencsik med i tätgruppen innan han for av med styrningsproblem. Tjärnlund vann B-klassen före Janne Lindqvist och Magnus Rugsveen.

Andra racet blev minst lika spännande. Tätttrion med Persson, Lund och Johansson låg och kämpade mot varandra. När de skulle åka

ner mot Liton på det tionde varvet blev det litet för trångt. Persson fick en rejäl flygtur, men han landade på hjulen. Dock fick ha köra åt sidan och bryta. Johansson vann före Lund och Lindqvist. Det blev en märklig utveckling i resultatlistan, för bakom Lindqvist var det inte mindre än fem B-bilar innan nästa C-bil. Tjärnlund kom tvåa i B före Thomas Lundström.

1000cc Cupen

Det var kojornas kamp i 1000cc Cupen. Mattias Ståhlberg vann till sist efter en hård kamp mot Hans Beckert och Torbjörn Andersson. Olof och Tobias Wijk har köpt Kaj Wallins Fiat Abarth 1000 TC och de delade på styrningen i helgen. Tobias körde första racet i mål på en hedrande fjärdeplats. Vi fick se samma trio på pallen även i andra racet.

Formel Ford

Håkan Tagesson tog en klar ledning i Formel Ford-heatet, men var litet för gasglad så han gjorde en liten piruett efter den korta rakan. Roland Svensson var påpasslig och tog segern före Nicklas Nilsson och Tagesson. Hans Hillebrink vann Formel Vee-klassen med dubbla förgasare före Dick Österback. Det regnade under det andra racet. Det passade den gamle rallyföraren Tagesson bra och han tog ledningen i loppet, men det passade Hillebrink ännu bättre. I Formel Vee med dubbla förgasare får man använda riktiga regndäck med betydligt bättre grepp än Formel Fordarna. Hillebrink jobbade sig upp genom fältet och övertog ledningen och kunde vinna före Ford-trion Tagesson, Svensson och Nilsson.

Standard '65 över 1000 cc

Per Skårner invigde båda sina barn, Hampus och Pontus, i racingvärlden och alla tre kom till start med var sin "koja". Per visade att gammal är äldst då han vann första racet före Lars Göransson och Kevin Bengtsson. I det andra vann Göransson före Uno Johansson och Hans Eklund.



Tät Formel Vee-racing. Först John Öhlers, följd av Jan Lindqvist (i den röda) och Magnus Rugsveen. (i den gula). Foto: Racefoto.



Mattias Ståhlberg vann bägge racen i 1000cc Cupen. Här ligger han före Hans Beckert som blev tvåa. Foto: Racefoto.



Roland Svensson, Merlyn Mk 17 vann det första racet och följs här av Nicklas Nilsson, Reynard 88F, som kom 2:a. Foto: Racefoto



Lars Göransson har tagit starten i andra racet med sin NSU 1200 TT före märkeskollegan Uno Johansson och Per Skärner i Hundkojan. Foto: Racefoto.

Formula slicks

Torgny Johansson tog pole i Slicksheatet, men det var Sonny Johansson som gjorde den bästa starten. Sonny ledde några varv innan Torgny tog över. Så långt såg allt ut som vanligt, men så kom regnet och det gav nya förutsättningar. Magnus Ramsö trivdes bäst och han jagade ikapp Torgny och var på vippen att ta segern i heatet. Torgny lyckades freda sig och vinna med någon meter före Magnus och Sonny. Det blev stort manfall i andra racet. Det började med att Sonny drog av en drivaxel när han gjorde en prov-

start. Mycket snöpligt! Torgny fick en lugn resa till segern före Magnus Ramsö och Björn Johansson. Det var bara dessa tre som gick i mål.

GT/GTS '65

Bengt-Åke Bengtsson startade från pole i GT-heatet, men det var Claes Andersson som tog starten. Andersson ledde några varv innan Bengtsson kunde ta sig förbi och han kunde vinna före Andersson och Tommy Bencsik. Bengtsson fick en lugnare resa mot segern i andra racet efter att Andersson hade brutit loppet. Bengtsson

vann före Bencsik och Per Roxlin.

Äldre formelbilar

De allra äldsta bilarna är alltid underhållande att se, kanske inte så mycket för sin fart, utan att det är rullande museiföremål som vi får njuta av på nära håll med dess ljud, dofter och utseende.

Hans Hillebrink vann med sin Formula Junior före Fredrik Bolander och Chuck Bird. Hillebrink vann även andra heatet före Bolander och Magnus Neergaard.



Magnus Ramsö, Reynard
873, #24 i fight med Michaela
Månlycke, March F2.
Foto: Racefoto.



Tommy Bencsik kör här sin Lotus
Elan mot en båggrande andraplats i
andra racet. Han följs av Per Roxlin i
en MG Midget Spec.
Foto: Racefoto.



Prispallen för det andra racet; i
mitten segraren Hans Hillebrink,
t.v. tvåan Fredrik Bolander och t.h.
tredan Magnus Neergaard.
Foto: Racefoto.

Mantorp Park Classic Festival

Mantorp Park 20-21 augusti 2021

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Drygt 120 förare deltog i årets Mantorp Classic Festival. Det var ett komprimerat program i år där man alla tester och kval redan under fredagen och de båda racen under lördagen (eftersom banan var uthyrd till någon annan på söndagen!) Under fredagen kom det några regnskurar, medan lördagen var solig och fin.



Formel Vee visade upp ett imponerande startfält på Mantorp. "Vegas" i täten! Foto: Racefoto.

Formel Vee

Formel Vee-klassen fortsätter att imponera, denna gång kom 27 bilar till start. Det blir alltmer utjämnat mellan B och C-klassen. I kvalet var Lars-Gunnar "Vegas" Johansson snabbast i C, men sedan följde två från B-klassen, Anders Tjärnlund och Tommy Bencsik.

Johan Lund stod först i fjärde start-rutan, men han jobbade sig upp till seger före Richard "Lillen"

Persson och Håkan Green. Bäst i B-klassen var Tjärnlund före Magnus Rugsveen och Jan Lindqvist.

I andra racet vann Lund före Green och Pontus Bencsik. Tjärnlund vann B-klassen före Rugsveen och Tommy Bencsik.

Formel Ford

I Formel Ford var Oscar Thim tillbaka och han tog pole direkt. I racet tappade han dock fart. Dan Lindblom vann före Nicklas

Nilsson med Thim släpande på tredjeplatsen. Nilsson tog en överlägsen seger i andra racet före Lindblom och Pentti Hildingsson som gjorde comeback

Slicksbilar

Det kom en ordentlig regnskur när slicksbilarna skulle köra sitt kval, så det blev mönstrat istället. Banan var ordentligt hal då det fanns mycket gummirester kvar från tidigare driftingkörning och dragracing.

Anders Lofthammar var den som klarade dessa hala förhållanden bäst före Sonny Johansson och Jan Fredriksson. Torgny Johansson hade problem i halkan. I racet var det torrt och Torgny tog sig snart upp till ledning. Lyckan blev dock kortvarig. Växellänkaget gick av, men som tur var hade han fått i fyrans växel. Dock blev det svårt att hålla farten uppe ur de långsammare böjarna och Torgny fick släppa ledningen ifrån sig. Lofthammar vann före Micke Juhlin och Torgny. Sonny Johansson försvann sedan topplockspackningen hade gett upp.

Med det komprimerade tidsschemat blev det bråttom för Torgny att laga växellänkaget. Det visade sig att ettan saknades och trean var mycket besvärlig vid nerväxling. Dock kunde Torgny vinna racet före Juhlin och Michaela Månlycke.

1000 cc Cupen

Det var rekordlåg deltagande i 1000cc Cupen, endast åtta förare till start! Det blev en enkel match för Mattias Ståhlberg som vann båda racen före Lars-Erik Danielsson och Lennart Nilsson.

Peter Svensson vann E-klassen före Jan Christians och Dick Gärder. I andra racet vann Christians före Svensson och Gärder.

Standard '65 över 1000cc

I det stora standardvagnsheatet visade Per Wallin varför V8:orna trivs så bra på Mantorp. Han kunde sträcka ut sin Galaxie ordentligt och vinna båda racen före Per Skårner och Mattias Ståhlberg.

GT/GTS '65

Palle Birkelund Pedersen trivdes bra i vätan på kvalet då han satte pole i GT-klassen med sin lilla Ginetta G4. Dock tvingades han bryta i racet... Det var istället Kaj Dahlbacka som klev fram och vann



*Dan Lindblom, Van Diemen RF90 leder här före Nicklas Nilsson, Reynard 88F.
Foto: Racefoto.*



*Anders Lofthammar, Ralt RT32, vann första heatet och leder här före Thomas Rådmyr,
Reynard 903. Foto: Racefoto.*



*Bo Johansson kör något så ovanligt som en Renault Floride S. Här skuggas han av Peter
Svensson i en Austin A40 Futura. Foto: Racefoto.*



Per Skårner som blev tvåa i bägge heaten jagar här Mattias Ståhlberg som blev trea i bägge efter omutlige Per Wallin i sin stora Ford Galaxie. Bild av honom finner Du på sid. 4 i Racestripes annons. Foto: Racefoto.

båda racen. Jan Kling kom tvåa i första racet före Lars Esselius och i andra racet kom Kennet Persson tvåa före Kling. Jari Konola kom fyra i Mats Bergryds Shelby Mustang.

Standard & GT 1966-90

Den gamle rallyräven Bosse Warmenius hade inga problem att ta pole i det nyare standard och GT-heatet. Men vid starten av racet kärvade huvudbromscylindern och han stod där med låsta hjul! Jonas Bengtsson hade en omvänd resa. Han startade långt ner i fältet och jobbade sedan upp till seger före Arvid Viktorsson och Benny Augustsson. Bengtsson vann även det andra racet före Viktorsson och Warmenius som jobbat sig upp genom fältet.

Jonas Bengtsson vann bägge heaten med sin Chevrolet Corvette, här före Arvid Viktorsson som kom tvåa i bägge med sin Opel GT. Foto: Racefoto.



Kaj Dahlbacka vann GT/GTS '65 med sin brutala Chevrolet Corvette GS. Foto: Racefoto.



Falkenberg Classic

Falkenbergsbanan 18-19 september 2021

Riksmästerskapsfinalen för årets Racerhistoriska Cup kördes som vanligt i Falkenberg. 140 historiska bilar stod på startlinjen. Det var småkallt och litet blåsigt höstväder som bjöds i Falkenberg och några hundra tappra åskådare fanns på plats för att bevittna finalerna.

BENGT-ÅCE GUSTAVSSON



Håkan Green vann det första FVee-heatet men hade en incident alldeles vid mållinjen i det andra och slutade där "bara" femma. Foto: Racefoto.

Formel Vee

Formel Vee kom till start med 21 bilar på griden och de bjöd på rafflande race. Speakern Bosse Lindman var hes när tävlingen var över och den allra sista finalen för helgen blev också den mest spännande som Lindman någonsin sett!

Henrik Mattiasson var snabbast i kvalet före Anders Tjärnlund och Håkan Green. Dessa tre förare plus Johan Lund, Magnus Rugsveen, Richard "Lillen" Persson och Lars-Gunnar Johansson bildade en klunga där de bytte positioner ideligen. Efter halva loppet krokade "Lillen" och

Tjärnlund ihop och tvingades bryta. Green vann före Lund och Rugsveen. Det andra racet blev minst lika spännande med många omkörningar och tät intensiv racing från start till mål. Det blev en riktigt dramatisk målgång när Green och Lund krokade ihop och mer eller mindre backade över mållinjen. "Lillen" vann före Pontus Bencsik, Lund, Tjärnlund och Green. Det skiljde 1,1 sekund mellan de fem främsta.

Äldre formelbilar

De äldsta formelbilarna var samlade i ett heat som innehöll stor spridning i

ålder. De äldsta var förkrigsbilar från tidigt 30-tal, sedan fick vi se en "Midget", Formula Junior och F3 1000cc.

Clas Müller var klart snabbast med sin F3 Brabham BT28 och han vann heatet före Hasse Hillebrink i FJ Lotus 20 och Petter Huse FJ Focus MkIV. Müller vann även andra racet före Huse och Hillebrink.

Formel Ford

Håkan Tagesson var snabbast i kvalet i Formel Ford och han tog ledningen i racet, men han blev snart utmanad av Nicklas Nilsson. De



Clas Müller vann bägge racen för de äldre formelbilarna med sin Brabham BT28 från 1970. Foto: Racefoto.



Håkan Tagesson i sin Tiga ligger här före dubbelsegraren Nicklas Nilsson i sin Reynard 88F. Foto: Racefoto.

hade en härlig duell och bytte ledningen flera gånger. Det blev Nilsson som vann till sist före Tagesson. Pentti Hildingsson kom trea. Hans Hillebrink blev bästa Formel Vee med dubbla förgasare på fjärde plats. Det andra racet blev dramatiskt. På andra varvet snurrade Dan Lindblom och blev stående i Ginstkurvan. Bengt Lofthammar försökte väja, men tyvärr krokade de ihop och så var dagen förstörd för dem båda. Det blev en ny sevärd kamp om ledningen, men prispallen samma som det första racet till sist. Christer Oliw var den enda Formel Vee som tog sig i mål.

Slicksbilar

Torgny Johansson var snabbast i kvalet bland slicksbilarna med sin F2:a, men i racet tvingades han tyvärr bryta med trasig topplockspack-

ning. Det lämnade fältet öppet och Alexander Weiss vann överlägset med sin F3 Reynard-Alfa Romeo 873. Peter "Lill-Orsa" Bohlin körde över linjen som tvåa, men han fick 10 sekunders tidstillägg för en tjuvstart, så han föll ner till femte plats. Thomas Rådmyr blev tvåa före Anders Lofthammar. "Den enes död..." Michaela Månlycke tvingades avstå första racet sedan hennes tändbox hade gett upp. När Torgny Johansson tvingades ge upp kunde hon ta hans tändbox och komma till start i andra racet. Månlycke jobbade sig upp genom fältet och hon tog sig ända upp till andra plats. Dock var avståndet för stort fram till Weiss som vann igen. Peter Bohlin fick revansch för sin tidigare tjuvstart, för nu slutade han på tredje plats. Det blev dock litet kaotiskt under racet när Rådmyr hade snurrat. Säkerhetsbilen gick ut för att

samla ihop fältet. När fältet släpptes igen gjorde Weiss en "F1-start", dvs. han ryckte ifrån det övriga fältet som låg samlade bakom Sören Forsberg. Flera av förarna blev otåliga och körde om Forsberg innan start/mällinjen, varför fyra förare fick tidstillägg.

1000cc Cupen

1000cc Cupen har haft det tufft under Coronatiden och har varit den klass som tappat flest deltagare, men nu äntligen har vinden vänt och de kom med 19 bilar denna gång! Mattias Ståhlberg var snabbast i kvalet före Tobias Wijk. Dessa båda herrar bjöd på mycket fina dueller där de delade på ledningen under båda racen. Det var Ståhlberg som var starkast då han vann båda racen före Wijk. Per Ola Persson och Gustaf Stenquist delade på tredjeplatserna.



Alexander Weiss från Danmark i en Reynard 873 Alfa Romeo vann överlägset bägge racen för slicksbilarna. Foto: Racefoto.



Olof Wijk och sonen Tobias har inhandlat en Fiat Abarth 1000 TC. Här var det Tobias som fick köra och här ligger han före Mattias Ståhlberg i en BMC Cooper 970 S. Det var dock Ståhlberg som kunde vinna bägge racen före Wijk. Foto: Racefoto.

GT/GTS '65

I GT-klassen var Anders Schildt tillbaka och det märktes att han var kör-sugen, för han vann båda racen före Bengt-Åke Bengtsson och Tommy Bencsik.

Standard över 1000cc

I standardbilsheatet för bilar över 1000cc + GT och standardbilar 1966-71 under 1300 cc kom Anders Jensen till start i en helt nybyggd Ford Escort 1300 GT. Bilen visade sig vara välbyggd för han tog ledningen från pole och vann första racet före Martin Andersson och Mattias Ståhlberg.

Conny Abrahamsson lånade ut sin Ford Escort 1300 GT till Jonas E. Pölda som fick starta sist i andra racet. Pölda plöjde sig fram genom fältet och var ikapp Jensen efter bara några varv, men sedan var det inte så lätt längre. Andersson och Ståhlberg duellerade om ledningen medan Jensen och Pölda duellerade om tredjeplatsen. Jensen tvingades tyvärr bryta medan Andersson vann före Pölda och Ståhlberg.

Standard & GT 1966-1990

I det stora standardvagnsheatet för bilar mellan 1966-1990 var de snabba bröderna Leth Sörensen från Danmark med i toppen ännu en gång. Mads var den snabbaste av de två och han startade från pole. Han fick fullt upp med Anders Berger som var uppe i ledningen ett tag, men det blev Mads som vann till sist före Berger och brodern Per.

Det andra racet fick en dramatisk inledning. Mads Leth Sörensen drog sönder sin kardanstång i starten och blev stående på plattan. Bilarna från de bakre leden hann få upp farten och körde in i honom och det blev ett karambolage. Heatet rödflaggades omedelbart. Falkenbergs snabba funktionärer städade snabbt undan alla strandade bilar. Ingen person skadades i smällen. Loppet startades om. Berger vann knappt före Per Leth Sörensen och Tomas Hall.



Anders Schildt gjorde comeback med sin Austin Healey 3000 och vann bägge GT-beaten. Här har han – förmodligen – varvat två mindre märkeskompisar, #45 Elmon Larsson och #48 Anders Arildsson, bägge i A-H Sprite Mk II. Foto: Racefoto.



Jonas Pölda fick låna Conny Abrahamssons Ford Escort 1300 GT och körde upp sig till andra plats. Här ligger han före Anders Jensen som premiärkörde i en likadan bil, men tvingades bryta. Foto: Racefoto.



Anders Berger vann det andra heatet i StdNy före Per Leth Sörensen. Foto: Racefoto.