

MGCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 1
2005



Copenhagen Historic Grand Prix 2004

2000 varv på Sturup Raceway

Garagebesök hos Anders Åbjörnsson



Ordförandes spalt



Sportvagnssäsongen är på gång!

Årets första klubbaktivitet var ett välbesökt årsmöte på Marina Plaza i Helsingborg. Hela sittande styrelsen ställde upp för omval och omvaldes. Två nya ledamöter invaldes. Vi säger välkomna till Mats Ek och Anders Schildt. Flera förslag på förbättringar och förändringar i klubbens verksamhet från aktiva, kreativa och engagerade klubbmed-

lemmar framfördes på mötet. Flera av förslagen kan säkert genomföras. I styrelsen ska vi göra vad vi kan för att hålla en fortsatt hög nivå på verksamheten. Mötet följdes av en intressant föreläsning av Hans Chrunak, framgångsrik förbundskapten för simlandslaget under en tioårsperiod. Hans väckte många tankar om att samarbeta och lyckas och lockade till många skratt och leenden. Mycket uppskattat!

Många MGCC-medlemmar arbetar redan med arrangemang för 2005 och 2006. Det jag först tänker på är Sofiero Classic den 24 april. Klubbmästerskapet startar med Våracet på Knutstorp och förhoppningsvis i samarbete med Hyllinge MS. KM2 på Sturup på en

ytterligare förlängd bana, nu längre än Knutstorp? SSM05 och Jubileumsaktiviteterna 2006 som nu börjar ta fart och form. Som spindeln i nätet för SSM har Bengt Johansson tagit plats, Saab Sonett-förare från Eslöv. Tack Bengt! Anders Hedlund kommer att på bästa sätt assistera Bengt.

Även om vi mest ska blicka framåt, glöm inte att titta i backspeglarna, det är ofta någon där!

Hälsningar

MGCC:s styrelsemedlemmar & övrig kontakt

Ordförande

Per Broberg
per.broberg@mgcc.nu
Åkerövägen 13
262 65 Ängelholm
Bost. 0431-202 62

Kassör

Anders Ek
anders.ek5@comhem.se
Wrangelsgatan 5
254 39 Helsingborg
Bost. 042-13 55 51

Sekreterare & redaktör

Thomas Bjernflo
thomas.bjernflo@home.se
Nordstrands väg 44
245 32 Staffanstorp
Bost. 046-25 02 14

Tävlingsledare

Anders Hedlund
042-136879@telia.com
Hövdingegatan 1A
256 54 Ramlösa
Bost. 042-13 68 79

Tävlingskommittén

Lars Bondesson
lars.bondesson@telia.com
Cypressgatan 9
260 35 Ödåkra
Bost. 042-20 48 91

Aktivitetskommittén

Kåge Schildt
kage@schildts.com
Baldersgatan 23
265 31 Åstorp
Bost. 042-586 80

Aktivitetskommittén

Åke Richter
ake.richter@softhome.net
Tibastgatan 9
230 44 Bunkeflostrand
Bost. 040-51 07 42

Aktivitetskommittén

Anders Schildt
anders.schildt@mgcc.nu
Kollegievägen 142
224 73 Lund
Mob. 0733-36 49 70

Aktivitetskommittén

Mats Ek
ek.m@telia.com
Sälggatan 3
260 51 Ekeby
Bost. 042-767 65

Regelkommittén

Magnus Neergaard
magnus.neergaard@telia.com
Kungshällagatan 41
212 30 Malmö
Bost. 040-49 56 00

Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Bengt Alsed
Jonstorpsvägen 27
263 71 Jonstorp
042-36 74 54
bengt.alsed@telia.com

Allan Göransson
Stavstenvägen 17
231 62 Trelleborg
0410-71 15 60

Per Håge
S. Klockspelsvägen 3A
217 74 Malmö
040-91 18 13
ph.race@alfa.telenordia.se

Bengt Larsson
Roberts väg 20
296 33 Åhus
044-24 83 94

Björn Roxlin
Byvägen 6
260 83 Vejbystrand
0431-45 22 80
bjorn@skanetruck.se

Johnny Thorsén
Tullesbo 1
275 94 Sjöbo
0415-410 29
johnny.thorsen@semcon.se

MGCC:s postadress: MGCC, Box 1052, 212 10 Malmö Ta även en titt på: www.mgcc.nu

MGCC sparar sina medlemmars adressuppgifter i dataregister för att underlätta administration, utskick av Bulletinen samt annan information.

SÖKES!

Layoutare för Bulletinen.

Klubbmedlem som kan hålla i layouten av Bulletinen. Artiklar insamlas av Thomas Bjernflo så det gäller "bara" layoutarbetet. Ansökningar kan skickas till per.broberg@mgcc.nu

Samordnare för klubbmästerskapet

Klubbmedlem som kan samordna, utveckla och ansvara för klubbmästerskapet. Tävlingsledare och övriga chefsfunktionärer finns för respektive deltävling så det gäller "bara" att hålla ihop det. Ansökningar kan skickas till per.broberg@mgcc.nu

Nya medlemmar

Mikael Aagaard, Platanhusene 50, 2690 Karlslunde, Danmark
E-post: mikael-aagaard@c.dk
Telefon: +4529648005
Bil: Mallock mk 20b, 1980

Jonas Christensen, Boplatsgatan 3A, 434 36 KUNGSBACKA
E-post: jc@miata.se
Telefon: 0300-749 01, 0709-40 95 96
Bil: Mazda MX-5 Miata, 1991

Olle Dahlvist, Skedala gård Ekbacken, 305 93 Halmstad
E-post: olle.dahlvist@telia.com
Telefon: 035 44 888, 0705 480 490
Bil: AC Cobra, 1988

Ulf Bergers, Norra stranden 10, 255 91 Helsingborg
E-post: ulfbergers310@msn.com
Telefon: 042-92506, 0705-792506
Bil: Westfield SEight, 2005

Rabatter från DFDS Seaways

På linjerna Göteborg-Newcastle och Kristiansand-Newcastle, (dock ej Göteborg-Kristiansand), **har vi 10% rabatt på ordinarie båttransport, hytt samt fordon.** Rabatten gäller under perioden: **2/2-30/6, 16/8-30/12 2005. Likaså avgångarna 20, 27 och 31/7 från Göteborg-Newcastle.** (Ej övriga avgångar under högsäsong).

Var uppmärksam på att DFDS "lägsta pris strategi" ger dig fördelar ju tidigare du bokar båttransport.

Följande fordon omfattas av rabatten:

MC/Scooter

MC med sidovagn

Personbil, max höjd 1,85 m, max längd 6,00 m

Stor bil och minibuss, höjd 1,85-2,45 m, med max längd 6,00 m

Stor bil och minibuss, höjd 1,85-2,45 m, med max längd 10,00 m

Övriga tillköp som mat ombord, hotell etc. omfattas inte av rabatter.

Boka på www.dfdseaways.se/special/car, där ingen bokningsavgift tas ut. Har ni fordon som är över 6,00 m, måste ni ringa för att boka. Ring 031-650 650. För att åtnjuta denna rabatt är det av stor vikt att uppge koden **CAR05** vid telefonbokning.

Bränsletillägg tillkommer med 30:-/vuxen/väg och 15:-/barn/väg samt 50:- vid telefonbokning.



2000 varv på Sturup Raceway

Jan Nordgren



Prins Leopold von Bayern, Jan Nordgren och Hans Stuck jr.

I början av sommaren ringde Börje Jönsson mig och frågade om jag hade lust och möjlighet att vara instruktör på Sturup i tre veckor. BMW skulle introducera sin nya 1-serie bil som är i Golfklassen. Man hade hjälpt till att bygga ut den gamla banslingan så att den nu mäter 1.480 m. Jag hade tid och det är ju kul att köra bil så jag accepterade.

BMW:s samtliga återförsäljare utom de från Nordamerika (man anser inte 1-serien lämplig för de marknaderna) anländer i omgångar till Köpenhamn där man på eftermiddagarna kunde jämföra BMW:n med konkurrenterna. På kvällarna var det samling i en gammal fabriksbyggnad nära Köpenhamns nya operahus. Där hade man anordnat en stor föredragssal där 1-serien introducerades med storbildsvideo och peptalk till återförsäljarna. Efter avslutad presentation går ridån sakta upp ackompanjerad av dunka-dunka musik och vad står där bakom om inte en BMW! Därefter gick man vidare till nästa sal - allt inrett av BMW - där mat för alla smakriktningar fanns uppdukad som buffé.

Utanför byggnaden i direkt anslutning till hamnen hade man byggt upp en stor uteterrass med en välfylld bar. Det fanns även ett par mindre barer i närheten av bufféborden så att man slapp att gå så långt... Dagen efter bussades delegaterna över bron till Öresunds-

brons utställningshall och där stod nya 1-seriebilar som man körde en runda i Skåne med.

I en hangar vid Sturups flygfält gick man igenom vilka tillbehör som kunde fås till bilen.

På Sturups Raceway fanns en teknikstation där bilens krocksäkerhet presenterades och en krockad bil visades på ett podie. Även bilens fram- och bakvagn samt kaross och däcksutrustning visades. BMW:s tekniker föreläste vid varje station.

Ute på banan var vi två instruktörer. Första och sista veckan jobbade jag ihop med prins Leopold von Bayern - även Poldi kallad - veckan där emellan var det Hans Stuck. Vi körde tre veckor oavbrutet. Ingen hänsyn till midsommar eller lördag och söndag! Första gången jag har varit nykter en midsommar (någotsånär i alla fall)!

Poldi är en känd motorsportprofil vars kusin är gift med prinsessan Birgitta. Kungafamiljen umgås han med och har bl.a. kört Mille Miglia tillsammans med kungen. Dessutom är han tillsammans med prins Bertil gudfader till prins Philip. Hans Stuck körde formel 1 under Ronnie Petersons tid och har även kört mycket sportvagn och standardvagn.

Vi delade upp återförsäljarna i två grupper om vardera fem bilar. Efter en kort genomgång körde vi följa John samtidigt som vi instruktörer pratade till dem i våra radioapparater. I de fall vi hade grupper som inte förstod engelska eller tyska hade vi tolkar bredvid oss i bilarna. De flesta hade velat köra mer än vad de fick men efter fyra varv var det obönhörligen slut.

De sista varven anpassade vi hastigheten efter vad gruppen klarade av och de flesta fick testa gränserna ordentligt.

Det regnade nästan varje dag vilket vi inte ansåg vara någon nackdel - förutom att vi blev våta - tvärtom, gränserna när bilen började sladda nås ju tidigare. Delegaterna fick däremot en något felaktig uppfattning om vädret här i Sverige.

Generellt sett körde de skandinaviska deltagarna bra och det var inte så stor skillnad mellan män och kvinnor. Vissa engelsmän körde förvånansvärt dåligt. De som körde absolut sämst var kineser och färgade från Sydafrika (hoppas att jag inte blir kallad rasist nu).

Inga större incidenter inträffade - en ordentlig aväkning och en sida intryckt (båda förarna var kvinnor). En intryckt framskärm (man). Ca. 10 % av delegaterna var kvinnor.

En förklaring till att vissa körde så dåligt kan ju vara att bilarna var vänsterstyrda vilket de som normalt kör i vänstertrafik kan ha problem med.

Bilarna vi körde med var alla 2 liters dieselmotorer på 163 hkr. Härligt drag men de varvade ut alltför snabbt. Det är en mycket lättkörd och förlåtande bil trots att den är bakhjulsdriven vilket gör den till en sörpling i Golfklassen. Ordentligt skälade säten som man sjunker långt ner i gör att det inte är en bil för pensionärer. BMW satsar på att deras 1-serie skall bli deras nya volymbil. Man satsade



Poldi i instruktörs tagen.

därför stort på denna lansering. Kraftigare motor (bensinare) och det hade varit en kanonbil! Det lär vara på gång...

Ute på Sturup Raceway hade man i det stora tältet inrett ett storkök där ett antal kokkar, en konditor och en stab av servitriser och servitörer huserade. I cafeterian hade man lagt nytt golv, monterat ljuddämpande plattor, snyggt till bardisken och satt dit nya bord och stolar.

Besökarna serverades lunch som bestod av förrätt, huvudrätt som man hade fem, sex stycken att välja på, dessert och kaffe med petit four som tillverkades av konditorn på plats.

I den uppbyggda baren serverades te, alla olika sorters kaffe och övriga "refreshments" samt diverse tilltugg.

Sydkraft kunde inte leverera ström till alla lampor, strålkastare, ljudanläggning och andra apparater, så man fick köra upp en specialsläpvagn med två dieselgeneratorer från Tyskland. Hela arrangemanget sköttes av en tysk eventfirma som bl.a. hade tagit in en österrikisk cateringfirma som stod för maten både på Sturup och "verkstaden" i Köpenhamn.

Evenemanget avslutades dagen före SSM så det passade bra.

Sammanfattningsvis var det spän-

nande att arbeta med ett så här stort och professionellt arrangemang. Totalt hade vi kört runt ca. 3.000 personer på banan under tre veckor. Trevliga arbetskamrater och speciellt Poldi och Stuck var trevliga att lära känna och umgås med. Veckan efter stannade en stab kvar för att avveckla och bl. a. transportera hem de tvåhundra BMW bilarna man använt under de tre veckorna. Man hade även byggt upp en hel verkstad i Limhamn för att kunna serva bilarna.

Blir det liknande evenemang ställer jag gärna upp igen - trots det stundtals hårda tempot.

Finns det något bättre än bilar?

Anders Schildt

Anders Schildt heter jag, 24 år, bosatt i Lund med anställning hos Tetra Pak som projekt- och installationsledare.

Mitt bilintresse har funnits så länge jag kan minnas, visserligen seglade vi i familjen i mina unga år men eftersom jag mestadels av tiden läste biltidningar och ritade racerbilar istället för att segla så fattade min mor och far det kloka beslutet att sälja båten, bygga ut garaget och köpa den första Austin-Healeyn.

Hela min uppväxt spenderade jag mer tid i garaget än någon annanstans. Min far har lärt mig och min bror Håkan hur man skruvar, bygger, renoverar och preparerar. Mor har alltid stöttat oss även om hon ibland säkerligen tyckt att det blivit många racertävlingar. Numera kompenseras detta genom att jag och Håkan funnit vars en käreasta och vips så var det jämställdhet i familjen - racehelgerna kommer få en ny dimension i framtiden!

Kommande säsong avser jag kombinera tävlandet i klubbmästerskapet och sportvagnsserien med mitt uppdrag i styrelsen. Jag hoppas kunna tillföra nya idéer och sänka genomsnittsåldern med allt som det kan medföra.

Mitt hjärta klappar för ett brett motorsportintresse vilket avspeglas i garaget i form utav Caterham Superlight, Yamaha motocross samt nyförvärd Austin-Healey 3000 rallybil bl.a.

Nu, svaret på frågan "Finns det något bättre än bilar?"

Med risk för att bli feltolkad ställer jag nästa fråga. Kan man äta en god middag med exempelvis en Caterham?

Nej, i min värld finns det inget som slår en solig sommardag, på sportvagnsvägar, bakom ratten på en sportvagn med min kära flickvän Carina vid sidan om.

Vi ses på träffarna!



Copenhagen Historic Grand Prix 2004

Thomas Bjernflo

Sista helgen i juli kördes Copenhagen Historic Grand Prix för femte gången. Fredagens besiktning var en publik tillställning vid Grøndal Centeret. Besiktningen fungerade hyfsat, men det var ganska glest bland åskådarna. Klockan nio på lördagen var det planerat start på första träningen. Det stora jobbet med iordningställandet av den temporära stadsbanan var dock inte klart, så tidsschemat blev något förskjutet. Banan som byggs varje år är placerad i Fælledparken och är en relativt kort bana. Ur publikperspektiv är det en mycket trevlig bana, som bjuder på täta race i en härlig parkmiljö. Under en dag hinner man lätt med att gå runt banan några varv och som vanligt på danska arrangemang finns det gott om vätskedepåer.

Man hade i år förbättrat tillgängligheten för publiken ytterligare genom att bygga en bro över banan till innerplanen. Föregående år kunde man endast nå innerplanen mellan heaten. För att locka fler än enbart gammelmilsfrälsta hade man i år även ett F1 uppvisningslopp med bilar från -95 till -00. Man hade även Ferrari Challenge och DTC deltävlingar. Trots detta, och dessutom kanon väder, var det troligen större publik föregående år.



Trångt in i första kurvan. Ingemar Wittström på innersidorna lyckades till slut ta sig förbi Citroënerna och vann klassen A Sport op til 1947.

Tävlingens beskyddare är H.K.H. Prins Joachim, som själv är förare av en Lotus Cortina i den danska motsvarigheten till Racerhistoriska Cupen. Prinsen deltog i förarbanketten på fredagskvällen och körde en Alfa Romeo GTA i ett särskilt All-Star heat på söndagen. Det var svårt att bedöma om heatet var uppgjort på förhand, men det var hyfsat tätt och prinsen körde väldigt publikfriande.

Söndagen i övrigt bjöd på tuffa race och som vanligt på Copenhagen Historic Grand Prix var det en hel del plåt som ändrade form. Bland offren fanns en AC

Cobra och en Ferrari 275 GTB. Lyckligtvis var det ingen MGCC:are som drabbades i år. Åsikterna bland dom svenska förarna går isär om det är banan eller dom danska förarna som är orsaken till skadorna.

Till 2005 ska man tydligen försöka få högre status på tävlingen och enligt hemsidan hoppas man på en fast plats i någon Europeisk Racerhistorisk Cup. Det ska bli spännande att se om man kan förbättra banan tillräckligt.



Tre bilar i bredd in i en 90° kan inte gå bra...



...som tur var fanns här en liten avvägningszon och ingen plåt skrynklades.



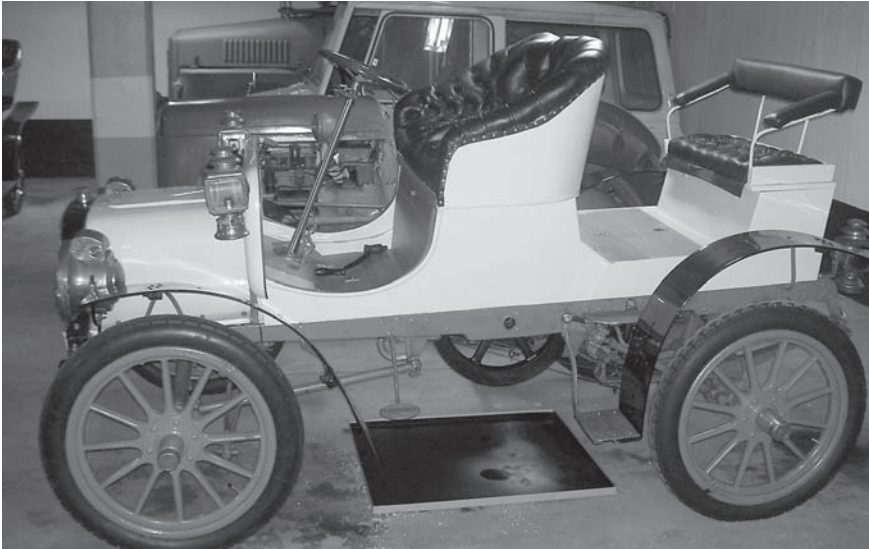
Race eller på väg till glasskiosken??



Bucklad AC Cobra. Ingen glasfiber här inte.

Garagebesök hos Anders Åbjörnsson

Kåge Schildt



Det var en riktigt kulen novemberf-termiddag när vi träffades i Anders Åbjörnssons garage för att titta på alla dessa maskiner, bilar och motorcyklar som Anders hade i garaget.

Anders, som själv renoverat merparten av alltsammans, bad oss vänligt att röra oss försiktigt och helst inte välla

några motorcyklar eller något annat.

Vi hade satt ett maxantal på 25 personer men det blev nog några fler även om någon föranmäld inte dök upp.

Anders berättade i mindre grupper om sin samling som spänner över ett brett område.

Bilar från förra seklets början till

åttiotalsbilar, motorcyklar likaså.

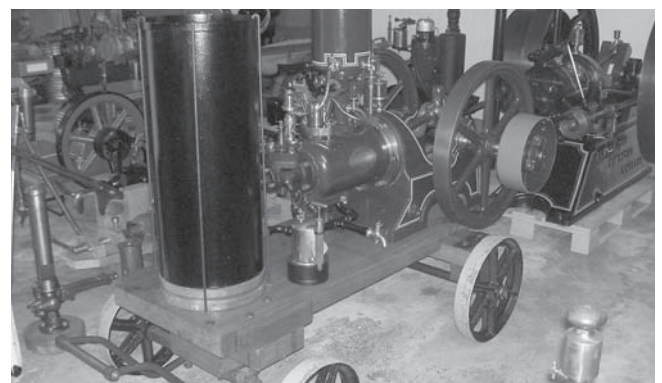
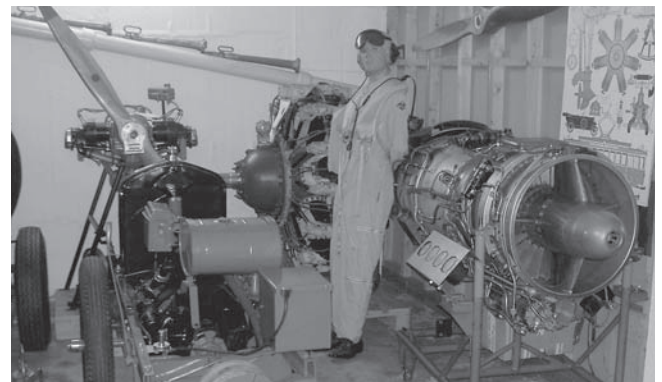
Brandsprutor och pumpar fanns i flera olika modeller och avdelningen för stationära motorer har säkert inte sin motsvarighet någon annanstans i Sverige.

Traktorsitsar, jetmotorer, krigsmateriel, plastcyklar och massor av andra tekniska underverk, vi var verkligen imponerade.

Som om inte allt detta var tillräckligt frågade Anders om vi ville besöka även det andra garaget - självklart och efter en kort transport befann vi oss i ännu ett garage fullt med bilar.

Alla bilar var startklara, försäkrade och besiktigade i den mån det nu behövdes med hänsyn till åldern.

Vi tackade Anders för en mycket intressant lördagseftermiddag och skildes åt i höstrusket.



sid. 8

Rapport från Jönköping

Jan Nordgren

Helgen 13 - 14 november hade vi tre möten i Jönköping. På lördagen hade Racesam möte, söndag förmiddag diskuterade Racesam och SPVM (med klassrepresentanter) och därefter hade vi själva inom SPVM en diskussion.

Från SPVM var följande närvarande: Jan Nordgren, Fredrik Sigbjörnsson, Henrik Nygren, Bo Anckarman, Mats Lundkvist och Per Lundmark.

Ett preliminärt tävlingsprogram fastlades. Tyvärr har STCC ännu ej spikat sina tävlingar - det saknas två så ännu kan schemat ändras. Dessutom har RHK ändrat sig om augustitävlingen eftersom den krockar med Nürburgring-festivalen, och planerar istället för Falkenberg i september.

Detta innebär att det skulle bli två månader för oss mellan Knutstorp och Falkenberg och två veckor till finalen på Anderstorp om vi vill göra gemensam sak med RHK. Vi försöker därför få in en tävling på Mantorp i augusti i stället för Falkenberg i september.

Nästa års anmälningsavgifter släpps fria eftersom de olika banorna har så olika kostnader. De flesta arrangörerna trodde inte att det skulle bli någon väsentlig ändring (dvs runt 2000 kr). Tanken från de flesta arrangörerna är att fredagsträning och el skulle ingå i startavgiften. Ett problem är dock elkostnaderna som enligt några arrangörer skjutit i höjden. Det verkar som man har helt olika förutsättningar för sina elabonnemang och därmed olika kostnadsläge.

Nytt för nästa år är att två tävlingar kommer att köras tillsammans med SLC. Vi vet ännu ej hur detta påverkar vårt upplägg. Det finns även möjlighet för oss att komma med i TV från dessa evenemang, mer om detta senare.

Kalendern kommer förhoppningsvis

att kunna läsas i slutet av december.

Det flaggas även om att det framöver kommer att bli ont om transponderar hos arrangörerna (flera kommer inte att ersätta utslitna t.ex.) och att nuvarande system är tungrovt och personalkrävande. 2006 kommer det att vara en fördel att själv äga en transponder eftersom man då kommer att ta ut hyra för dessa. De som kör hela serien kommer att tjäna på ett själv äga den. Kostnaden är kring 2.500:- + moms. Köper vi in minst 32 st kan vi få rabatt. Mer om detta senare.

Noteras bör att dessa går på bilens batteri och att om man vill sälja, finns det en begagnatmarknad.

SBF har även kungjort att alla racingklasser fr.o.m. 2008 skall utrustas med katalysator. Inga dispenser kommer att lämnas. Ett populistiskt och ogenomtänkt beslut av personer som inte insett konsekvenserna. Hur blir det med bilar som är godkända av SBP utan katalysator och metanoldrivna historiska bilar?? Eller tvåtaktarna? Detta för att visa att bilspporten är extra miljövänlig! Man kan väl i stället hjälpa till att få fram avtal mellan banägare och elnätsägare så att det ej behöver stå ett par dyra dieselgeneratorer och spy ut avgaser 24 timmar om dygnet under tävlingsdagarna.

För att informera om Sportvagnsmästerskapet och försöka få fler intresserade förare att delta, har vi tryckt upp en informationsfolder om SPVM som delades ut på Bilspportmässan i Stockholm. Vi informerade även om SSM.

Serieanmälan till Sportvagnsmästerskapet skall göras senast fyra veckor innan första tävlingen på SPVM:s hemsida eller skriftligt till sekreteraren. Blankett kommer att läggas ut på hemsidan i februari. Samtidigt skall Road- och Modsportare fylla i en vagndeklaration som redan ligger ute på hemsidan (finns även på MGCC:s hemsida och är då anpassad till MGCC:s klassindelning). Vagndeklarationen kan även användas för att se hur bilen ligger till i förhållande till klassgränserna.



BENNETS

TRIUMPH LOTUS
RESERVDELAR - SERVICE



Tel: 0302-232 36
Fax: 0302-243 19
Däckvägen 2, 443 61 Stenkullen
E-mail: sportscars@mailbox.hogia.net
www.bennetsimport.se

PLYM kommentar:

Bruksanvisning för sportvagnsägare

Nej, killen var med ett enda ord hopplös. Att åka omkring i en Austin Healey 100 barhuvad och i vanlig strikt kavajkostym med diskretmönstrad skjorta och enfärgad slips och därtill utan handskar. Lite pretentioner måste man väl ändå ha på en sportvagnsägare - har man en kärra som skiljer en från mängden av vanliga bilinnehavare så måste det märkas på något sätt. Alla klär visserligen inte i engelsk flygöverstemustasch, men en schackrutig keps och par ski..., förlåt lätt oljefläckade handskar, är väl ändå inte för mycket begärt.

Jag lyssnade till en början lite förstrött till sportvagnsägargänget i baren som diskuterade en ny bekantskap (minst MGA-ägarskap var medlemsvillkor av vad jag så småningom kunde förstå). Austin-Healey-ägaren hade slagit sig i slang med som han trodde några sportvagnsägarkompisar, men han blev sorgligt utfrusen. Men han var väl nybörjare och okunnig om de oskrivna umgängesreglerna som råder i sportbilsägarsocieteten, Jag kunde inte undgå att något mera uppmärksamt lyssna till den fortsatta diskussionen (dubbla Dry Martinis) som tycks vara standarddrinken i dessa fina kretsar verkar ju inte direkt ljuddämpande och fann så småningom att jag fått ihop till en hel bruksanvisning om hur en sann sportvagnsägare is supposed to behave (man måste blanda lite engelska glosor i snacket då och då, det hör till pjäsen). Låt oss börja med det rent primära, nämligen hur man tager sin sportvagn i besittning. Det duger nämligen inte att sätta sig ner som i en vanlig bil, om man nu till äventyrs är så slank att man kan det. Nej, det skall se sportigt ut och därför gör man så här: Man fattar först med höger hand om handbromsen som sitter placerad mellan framsätena, vänsterhand lägges sedan på ratten. Nästa fas består att man lutar kroppen snett in mot ratten och i nästan rät vinkel. I denna position förblir man

något ögonblick (omkringstående måste ju se hur sportigt det är att vara sportvagnsägare), därpå höjer höger ben i knäleden ungefär så mycket som man skulle gjort om man tänkt sparka till en boll. Sedan lyfter man det krökta högerbenet snett uppåt och för det in under ratten och ner mot durken. Därefter sänker man kroppen mot sätet och tar mark med en bestämd, snabb rörelse. Och så kommer då sista fasen av instigningen: vänster ben lyftes över dörrtröskeln, kroppen lutar något åt höger och vänsterbenet skjutes in på sin plats.

Start av motorn är inte mycket att offra ord på - den kan ju inte göras konstigare än på en vanlig bil. Men nästa punkt är viktig: handskpåklädning. Ni drar handsken över handen till ungefär knoghöjd, gör några snabba rörelser med fingrarna för att kontrollera att de är på plats i handsken, spänner sedan handmuskulerna ordentligt och drar handskragen över handleden. Sen kommer det viktigaste: handskkragen skall vikas upp cirka en centimeter, så att vid pass 2 centimeter av handleden mellan skjortärmskanten och handsken blir synlig. Very important indeed, you see!

VEM ÄR HÄLSNINGSBERÄTTIGAD?
Innan ni startar en viktig detalj: motorn MÅSTE rusas, HÖGT och ljudligt. När omkringstående genom uppskattande miner givit tillkänna att de uppfattat att motorn verkligen är igång gör ni rivstart. Upp med kopplingen häftigt och fullt gaspådrag i ettan, så blir det en däckförödande sladd. Vi håller förstås bara 50 där det är fartbegränsning men kom ihåg att trampa kopplingspedalen i botten då och då och samtidigt rusa motorn, så låter det väsentligt mer.

Medtrafikanterna skall behandlas kyligt och något så när korrekt i princip. Absolut inga hälsningar än på de som därtill är berättigade. Standardbilar är förstås otänkbara hälsningsobjekt och de känner man lätt igen. Men pass upp

för hybriderna, de som ser ut eller låter som sportvagnar utan att vara det. Det djupaste föraktet ägnar vi Volvo Amazon Sport, som för det första ser för nysig ut, för det andra går alldeles för fort i förhållande till sitt utseende. Den belönas med fnysning grad 5 (helt rynkad överläpp). Fnysning grad 4 är reserverad för bl a Bentley Continental, MG Magnette, Alfa Romeo 1900 och andra touring cars. Fnysning grad 3 åt Mercedes-Benz 190 SL, prototypen för en grosshandlarsportvagn. Fnysning grad 2 och 1 visas amerikanska sk sportvagnar, typ Ford Thunderbird och Chevrolet Corvette, Volkswagen Karmann-Ghia - den värsta hybriderna av alla - är helt utan notering.

Handviftning förekommer i tre grader: enthusiastic, medium and hardly visible (knappt synlig). En entusiastisk handviftning, kombinerad med leende med fullt öppnade läppar, slösas på Mercedes 300 SL, Ferrari, Maserati (obs dock ej den fyrsitsiga coupén som får nöjas med handviftning storlek medium), Aston Martin, Jaguar two-seater. Medium för bl a MGA, Austin Healey Six, Sunbeam Alpine, dock med viss tvekan, Porsches normalmodeller och Lancias och Alfa Romeos sportvagnar.

Handviftning knappt synlig ges åt Austin-Healey Sprite, Renault Floride och andra sk fabriksportvagnar. Obs dock att BMW 700, Lloyd sport och andra liknande minisportvagnar f n är onoterade. Vi kan dessvärre inte fortsätta uppräknningen - exemplifieringen här bör dock ge en nybliven sportvagnsägare så mycket ledning att han själv kan hälsningsklassificera andra, här icke nämnda märken och modeller. Kom bara ihåg: alltid säkrast att i tveksamma fall visa en viss återhållsamhet. På plain english lyder den gyllene regeln så här: The sports driver must distinguish true sports cars, to which he can wave, and impostors! Amerikanerna, som också har sin Sports Car Owner's Society, har för

sin del översatt denna regel från engelska till amerikanska på följande sätt: Don't go lousing up a car with anything not integral.

Klädedräkten är förstås ett synnerligen viktigt kapitel. Högtidsdräkt, dvs grön BP-overall, blå Pirelli-dito röd Mobil dito användes endast vid besök på biltävlingar, då sportvagnsägaren helst vistas i depån, där han lättast förväxlas med någon känd tävlingsförare. Normaldress är annars klubbjacka med klubbmärke (KAK:s och M:s duger ej, verkar för borgerligt-brackigt), lätt

skrynklade flanelbyxor, terylen duger i nödfall), skor av italiensk modell, skjorta i varm färg och sidenscarfs, Därtill något oljefläckade handskar och antingen smalrandig keps i tre färger eller schackrutig i två färger.

Engelsk mustasch är lämplig - den antyder att man utvecklats från larv till fjärlil. Så till sist talet: lär er allting om överliggande kammar (helst dubbla), kamtider och bakaxelutväxling. Kan ni därtill något om downdraught carburators, ventiltider och halvsfäriska förbränningsrum bör ni lyckas med att

väcka uppmärksamhet på vilken middag som helst. Är ni två sportvagnsägare med lika stora kunskaper närvarande turas ni om att föreläsa för ert andäktigt lyssnande auditorium av vanliga söndagsryttare, är ni tre struntar ni i det övriga sällskapet och diskuterar essential things er emellan.

Skulle ni behöva ytterligare bruksanvisning står jag gärna till tjänst med fler detaljer, söker ni däremot bot för era sportvagnsägarekomplex ber jag att få hänvisa till legitimerad psykiater.

Saxat ur Kvällsposten augusti 1960.

Året roligaste motorbok! Beställ den här.



Sveneric Eriksson och Jüri Kann är välkända profiler i motor-Sverige. När så Sveneric fattar tangenterna och Jüri tuschpennan kan resultatet bara bli ett:

-Roligt och intressant. Svenerics målande berättarkonst om egna och andras upplevelser i bil- och bilsportvärlden under snart 50 år, blir den bekräftelse på vad många tycker: Att det var roligare förr!

Jüris umgänge med tuschpennan för tankarna till salig Rit-Ola och Tecknar Anders. Flyhänt, med en alldeles egen humor, kompletterar Jüri skickligt Svenerics ord.

Hjulboken är en samling motorhistorier och osannolika händelser ur levande livet.

Eller som de båda brukar säga: "Vi behöver bara lämna riktnummerområdet så kastar sig konstiga händelser över oss..."

"Måste alla motorböcker vara så tråkiga? Jag ställde frågan till min Lärde Broder Skrift-ställaren när vi löste livsgätorna en sen afton. - Inte alls, låt mig få visa Dig, svarade han. Nu har han gjort det. Jag är mer än nöjd."

Gunnar Elmgren,
President Historic Commission,
Federation Internationale
de l'Automobile.

"För en gammal Wodehouseälskare är det här som att bli pånyttfödd. Dessutom hamnar man i en miljö som känns bekant på något sätt..."

Stanley Dickens,
LeMans-segrare, Europamästare,
flerfaldig japansk mästare, team-
chef m.m.

"Minna duggade tätt när jag läste boken. Vi hade ju kul nästan hela tiden! Visst var det bättre förr..."

Reine Wisell,
F1-stjärna hos McLaren, Lotus,
BRM och March

"Att som yngre generation få läsa dessa underbara historier är kultur. Jag kommer t.ex aldrig att få höra en speaker nynna franska nationalsången för att den saknas i lagret av vinylskivor i kontrolltornet!"

Carl Rosenblad,
Välkänd racer-svensk
i ETCC och WTCC.

"Hjulboken är ett måste för alla bilentusiaster. Jag garvade ibland så jag skrek. Roligaste på år och dag!"

Picko Troberg,
Legendarisk racerförare
och entreprenör.



Pris 250:-
inkl. moms
exkl. porto

Beställ:

Mail: kann@penhouse.se Fax: 0418 - 43 23 64

Bilsportmässan 20 - 21/11 i Stockholm

Per Broberg

Fjorton personer som varit funktionärer på SSM04 följde med på funktionärsresan till Bilsportmässan i Stockholm. En ganska tidig lördagsmorgon antrades två Volkswagenbussar för färd till Stockholm säkert rattade av Lotusförarna Lars Bondesson och Anders Ek. Väl framme i Stockholm tog damerna genast pendeltåget till city för shopping och herrarna stegade in i utställningshallen. Här kände vi igen många t.ex. Erik Carlsson "på taket", Per Eklund,

Jan Nordgren i Sportvagnsmästerskaps och Racersport 1800:s gemensamma monter, Håkan Schildt i KTH:s osv. När vi var lagom trötta åkte vi för att inkvartera oss. Vi hade gått om tid för att köra dit trodde vi men tack vare eller på grund av Anders Eks lokalkännedom fick vi se mycket av Stockholm så tiden blev knapp för att hinna till kvällens fest.

Bilsportgalans fest var en höjdare med show, högt tryck och prisutdel-

ningar. Då vi inte skulle igång särskilt tidigt nästföljande dag tog vi tillfället i akt att roa oss med den svenska bilsporteliten.

Kul hade vi som var där och söndagen var en helt annan dag. Hemresan var tyst och lugn så chaufförerna fick arbeta ifred. Snart var vi åter i Helsingborg där vi skildes i mörkret efter en trevlig och aktiv helg.

Inbjudan

Filmkväll och licenskurs på Sturup Raceway 31/3

Byt ut en ensam kväll i garaget mot en filmkväll i racingmiljö. Du kommer ändå inte att hinna bli klar med vinterns projekt i tid. Klockan 18.00 kommer vi i lektionssalen att hålla en Funktionärskurs steg 1, som resulterar i funktionärslicens TL D. Kursen är kostnadsfri och man förbinder sig inte vara funktionär genom att gå kursen. Kom i tid så hinner vi vara med på filmvisningen. Klockan 19.00 blir det filmvisning, fika och utrymme för mycket ljug. På storbild kommer vi bl a att visa den en timmes långa, purfärska och något racingnostalgiska dokumentären "The Cobra Ferrari Wars". Ta även gärna med er egna filmklipp som t ex inboard video från förra säsongen.

Ingen föranmälan. Frågor kring kvällen besvaras av Thomas Bjernflo.

Välkommen!

Res med HH-Ferries med rabatt

Som medlem i MGCC får du via HH-Ferries 10% rabatt på alla ordinarie biljettpreiser tur och retur gällande för personbil/husbil, personbil + husvagn/släp/husbil + 9 personer på överfarten mellan Helsingborg-Helsingör. Rabatten gäller mot uppvisande av giltigt medlemskort vid biljettköp och kan inte kombineras med andra erbjudanden.

Kostnadsfri bokning kan göras på telefon 042-19 80 00 eller på www.hhferries.se

Välkommen ombord!





Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad

Tomtebogatan 33
113 38 Stockholm
Telefon 08-30 28 01
Fax 08-31 27 06
E-post till kansli:
mhrf@mhrf.se
Hemsida:
www.mhrf.se
Ansvarig utgivare
Lars Adolffson
Redaktör
Carl Zeidlitz

IHVO - FIVA ÅR ETT

Vid FIVA:s årsmöte den 26-28 oktober antogs avtalet om sammanslagning mellan IHVO och FIVA. Därmed är MHRF och övriga f.d. IHVO-medlemmar nu medlemmar i FIVA. MHRF:s Horst Brünung kommer att delta i FIVA:s utskott för myndighetsbevakning.

FIVA:s organisation och medlemsförteckning finns att tillgå via hemsidan www.fiva.org



www.fiva.org

PåGång

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad
Nummer 1 januari 2005 årgång 13

Nya undersökningar från MHRF

Skattebefriade samlarfordon körs i snitt 87 mil per år och 96,3% av bilarna tas ur trafik före 30 årsdagen

Skattebefriade samlarfordonsförsäkrade bilar körs 87 mil per år enligt en undersökning utförd av MHRF.

De skattebefriade samlarfordonens körsträcka var år 2003 endast 0,13 procent (1,3 promille) av det totala trafikarbetet för personbilar. Andelen av det totala trafikarbetet ligger då mycket nära 1 promille, dvs. på samma nivå som i den undersökning som genomfördes 1996.

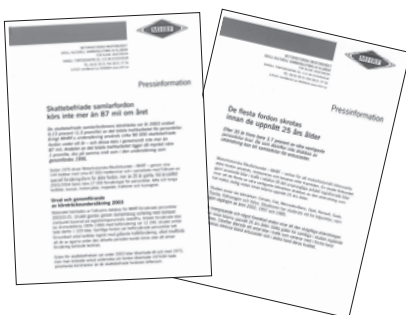
De flesta fordon skrotas innan de uppnått 25 års ålder. Efter 30 år finns bara 3,7 procent av våra vanligaste person-

bilar kvar. De som därefter inte drabbas av utskrotning kan bli samlarbilar för entusiaster.

MHRF har sammanställt antalet påställda fordon av ett antal bilmärken i bilregistret under åren 1989-2002. Inget tyder på att bilar från 1970-talet och senare skulle ha större chanser att överleva och brukas längre än tidigare årsmodeller, vilket har antytts av bland andra Vägtrafikskatteutredningen.

Utförligt material om undersökningen finns att ladda ned från www.mhrf.se

Carl Zeidlitz



Ladda ned MHRF:s pressinformation om körsträcker och utskrotning från www.mhrf.se eller beställ från MHRF:s kansli!

1

Bilprovnigen vill undanta årsmodellerna 1951-1959 från besiktning

men MHRF föreslår glesare intervall

Bilprovnigen har skrivit till Näringsdepartementet och bett att få slippa utföra kontrollbesiktningar på 50-talsbilarna. Orsaken är att de har 26 % nedslag med efterkontroll, mot 33 % för samtliga bilar, och att man vill kunna skära ned i verksamheten. MHRF instämmer inte i Bilprovnigen's förslag i sitt remissvar.

I enlighet med beslut på MHRF:s förbundsstämmor 2002-2004 föreslår MHRF istället att samtliga fordon av 1959 års modell eller tidigare, som är i eller återställt till originalskick och inte används i yrkesmässig trafik, åläggs återkommande fordonskontroll med till exempel fyra till fem års mellanrum. För dessa fordon bör utarbetas en särskild förenklad fordonskontroll som endast tar hänsyn till basala trafiksäkerhetsfunktioner samt fordonets tekniska data och identitet. Denna förenklade kontrollform bör kunna ges lägre kostnad vilket i kombination det

utglesade inställelseintervall torde ge ökad "kundnöjdhet" för den enskilde samlarfordonsentusiasten, liksom kraftigt minskad belastning på ASB samtidigt som trafiksäkerheten kan upprätthållas. Eventuellt kan kontroll utföras av auktoriserade verkstäder eller andra institutioner. Viktigast i dagsläget är att sänka kostnaderna för fordonskontrollen för bussar och att kostnaderna vid en införd fordonskontroll för fordon före 1951 blir så låga som möjligt för fordonsägaren.

MHRF instämmer i förslaget att regeringen samråder med EU-kommissionen i ärendet och söker utverka en rullande åldersgräns för av MHRF föreslagna åtgärder enligt ovan.

Det som sannolikt händer nu är att Vägverket ges i uppdrag av Näringsdepartementet att utreda frågan om besiktning av äldre fordon. Beroende på vad utredningen sedan kommer fram till, kan detta ligga till grund för eventuella förändringar, som i så fall måste beslutas av riksdagen.

Carl Zeidlitz

Helgasjön Runt är Sverigeklassiker 2005

MHRF tilldelar Wexiö Motorveteraner rallyt Helgasjön Runt Sverigeklassikern 2005. Helgasjön Runt genomförs som tvådagarsrally 27-28 augusti i Växjö's omgivning och arrangeras i samarbete med Kronobergs Motorhistoriker, The British Automobile Club och Svenska Volvo PV-klubben. Helgasjön Runt hålls 2005 för 30:e året i obruten följd.

Carl Zeidlitz



3

Rapport från förbundsstämman

Vid årets förbundsstämma, som avhölls den 16 oktober på Täby Park Hotell, deltog delegater från 79 av förbundets medlemsklubbar. Inklusive styrelse och funktionärer var 160 personer närvarande.

Förmiddagsinformation om "Mpv"...

Under förmiddagens informationsdel berättade Horst Brünung om planerna för projektet Motorhistoria på väg som inkluderar Sveriges motorhistoriska dag den 11 juni 2005 och T-Fordresan Haparanda - Ystad med målgång samma dag. Ett 25-tal lokala kontaktpersoner samordnar aktiviteterna i de olika regionerna och på T-Fordresans stoppställen.

... och ersättning vid försäkringsbesiktning

MHRF-försäkringen tog upp diskussionen kring ersättning till klubbarnas besiktningmän. Synpunkterna från klubbarnas delegater var många och det kunde konstateras att olika uppfattningar råder bland klubbarna. Vissa tar inte ut någon avgift för besiktning, vissa endast från icke medlemmar, vissa tar alltid ut en ersättning och/eller milersättning vid egna resor. Man konstaterade att det inte är möjligt att enas om en enhetlig policy. Rekommendationen från MHRF-försäkringen är dock att iaktta viss återhållsamhet i uttaget av besiktningssättningar från medlemmarna. Man påminde också om att ett administrationsbidrag går ut till klubbarna varje år, som bör kunna kompensera för vissa av klubbarnas kostnader för att administrera försäkringen.

Ny försäkringsform och få skador

MHRF-försäkringens Jan Segler och Björn-Eric Lindh informerade om tänkta former för en ny variant av MHRF-försäkring, för fordon som är i mycket gott grundskick, men med smärre skavanker som skall åtgärdas inom kort. Önskemål om att även dessa skall kunna erhålla MHRF-försäkring har kommit från flera klubbar, bland annat med hänvisning till att yngre medlemmar bör ges ökade möjligheter att komma in i hobbyn och starta upp sin första renovering med bilen i drift.

En kort rapport gavs också om den förhållandevis goda skadestatistiken, även för

mc, trots att antalet försäkrade mc av moderare snitt, japanska 80-talscyklar, ökar.

Debatt om kontrollbesiktning

Som ny punkt för i år avsattes 40 minuter till allmänna frågor och diskussioner. Delegaterna fick tillfälle att fråga ut styrelsen och funktionärer om allt mellan himmel och jord. Till största delen handlade debatten om den verksamhetsplan som förbundsstämman är tilligen har antagit sedan 2002. Sedan dess har inriktningen varit att MHRF skall verka för att en trafiksäkerhetskontrollbesiktning införs även för de fordon som idag är besiktningssbefriade. Frågan är kontroversiell och har i år aktualiserats då MHRF har varit remissinstans i närliggande frågor. Starka argument både för och emot besiktningsskrav på äldre fordon ventilerades, och stämman tog under de ordinarie förhandlingarna möjligheten att votera i frågan.

Styrelsens förslag fastslogs

De ordinarie stämmoförhandlingarna tog vid efter lunch och här invaldes fyra nya klubbar i MHRF. Dessa är:

- Kullabygdens Veteran och Maskinförening
- Mariestads Fordonshistoriska Sällskap
- Nerikes Motorhistoriker
- Swedish X1/9 Club

Classic Car Week i Rättvik hade också ansökt om medlemskap i MHRF men ansökan avsågs, då styrelsen och stämman inte kunde se Classic Car Week som en ideell förening i den bemärkelse som avses i MHRF:s stadgar.

Styrelsens förslag till verksamhetsplan debatterades och förslaget att MHRF skall verka för att en trafiksäkerhetskontrollbesiktning införs även på de idag besiktningssbefriade fordonen, antogs med stor majoritet. Ett tillägg skrevs dock in; att en *adekvat* besiktningssform skall utredas och föreslås. De föreslagna besiktningssintervallerna för fordon som är 30 år och äldre är

- 2 års intervall för fordon tillverkade 1960 eller senare
- 4-5 års intervall för fordon tillverkade 1959 och tidigare.

Carl Zeidlitz

2

MHRF:s styrelse 2004/2005

- | | |
|-------------|---|
| Ordförande | Horst Brünung |
| Adress | Rälle mölla, Vedby 7552, 264 93 Klippan |
| Telefon | 0435-230 97, e-post bruning@algonet.se |
| Vice ordf. | Rune Björck |
| Adress | Salviavägen 7, 231 38 Trelleborg |
| Telefon | 0410-170 95, e-post rune.bjorck@telia.com |
| Sekreterare | Carl-Gunnar Lillieroth |
| Adress | Klabböle 258, 905 87 Umeå |
| Telefon | 090-480 04, e-post c-g.lillieroth@telia.com |
| Ekonomi | Hans-Åke Hansen |
| Adress | Resedavägen 8, 183 30 Täby |
| Telefon | 08-768 73 10, e-post h-hansen@bredband.net |
| Ledamot | Lars Adolffson |
| Adress | Linjemästarvägen 61, 162 70 Vällingby |
| Telefon | 08-760 91 77, e-post lars.adolffson@ebruket.com |
| Ledamot | Bo GB Kallhagen |
| Adress | Backgatan 34, 653 44 Karlstad |
| Telefon | 054-56 51 61, e-post bo.kallhagen@srv.se |
| Ledamot | Martin Bergstrand |
| Adress | Bösslinge Börje, 755 92 Uppsala |
| Telefon | 018-36 91 56, e-post ordf@saabklubben.se |
| Ledamot | Georg Magnusson |
| Adress | Ringtorps Stationshus, 585 94 Linköping |
| Telefon | 013-770 71, e-post georg_magnusson@telia.com |
| Ledamot | Åke Lundin |
| Adress | Västra Söbacken 42, 444 41 Stenungsund |
| Telefon | 0303-77 17 68, e-post al@jaguarklubben.se |

Valberedning

- | | |
|----------|---|
| Sammank. | Björn Weissman |
| Adress | Bergsgården 370, 791 91 Falun |
| Telefon | 023-430 17, e-post bjorn.weissmann@minmail.net |
| Adress | Annica Raap |
| Telefon | Väsbystrandsvägen 38, 184 95 Ljusterö |
| | 08-54 24 80 02, e-post annica.raap@mgcc.se |
| Adress | Håkan Johansson |
| Telefon | Annelund, 590 61 Lingham |
| | 013-730 66, e-post hj@jonabgruppen.se |

4

MGCC:are SLOT-rats?

Gustaf Drake



Vi är femton förhoppningsfulla MGCC:are samlade på Lommavägen i Hjärup den femtonde januari. Framför oss ligger 41 meter slotracingbana med 8 olikfärgade spår och bilar som sägs vara Volvo S40 modeller i skala 1/24. Bilar och bilar? - ett stålchassi utan framhjul med tvärställd motor snett monterad framför den ofjädrade stela bakaxeln, och en kaross som mest ser ut att vara utskuren ur en PET-flaska imponerar inte på sportvagnsentusiasterna. Härligheten manövreras med ett "gashandtag" vid sidan av banan och styrs inte alls, utan följer det långsgående spåret i banan. Detta tillsammans med klistret på banan ger helt häpnadsväckande kurvprestanda så vi kan lägga Stefan Mumms chassiskola åt sidan och i stället får vi försöka lära oss att hitta "rätt" bromspunkter och gashandtagslägen.

Speedway?

Efter en stunds fri träning delas vi in i tvåmannalag för speedwaykörning. Det går till så att vi kör sammanlagt åtta 10-varvs heat där lagdeltagarna kör vartannat heat och får poäng efter varje heat. Efter varje heat sker spårbyte efter ett

noga uppställt schema och när alla åtta heaten körts har laget kört på alla spår. Under de heat som man "vilar" får man agera kurvvak, vars viktigaste uppgift är att lyfta tillbaka avåkta bilar på rätt spår. Kan man hålla ordning på vilket lag som kör var finns här en viss möjlighet att påverka utgången av heatet men i några kurvor är det så populärt att åka av så det blir ganska fullt upp med "bärgningarna". Det bästa är nog

ändå att hålla sig kvar på banan. Mellan heaten rapporteras poängställningen och redan i ett tidigt skede visar lag Per Broberg/Birger Elfström hög klass. En snabbintervju med Birger avslöjar också att han själv blivit biten av Slot-racing och återupptagit försyndelserna från 60-talet när han turnerade landet runt och slogs om de finaste miniracing- (det kallades så då) priserna. Birger tränar numera regelbundet på Hjärupsbanan, varför en diskussion om eventuell diskvalificering kom att hänga i luften. Birgers dotter imponerade också under speedwaykörningen, trots mycket sparsam träning.

Egna bilar.

Att det var flera som på olika sätt försökt sig på extra träning visade sig under fikapausen då det var möjligt för fri åkning med egna bilar. Flera medlemmar hade tagit med sig 1/32-bilar som var synnerligen detaljtrogna modeller av klassiska tävlingsvagnar. Det visade sig dock att prestandan på dessa låg betydligt efter "hyrbilarna" som vi tävlade med. Det kom också fram att de gamla Scalextric-banorna kommit fram



från vindsgömmorna hos flera MGCC: are. På Hjärups Slot-racingcenter finns det för övrigt planer på att komplettera anläggningen med en 6-spårig, 12 m lång Scalextric-bana. Det verkar faktiskt som intresset för slotracing är kraftigt stigande.

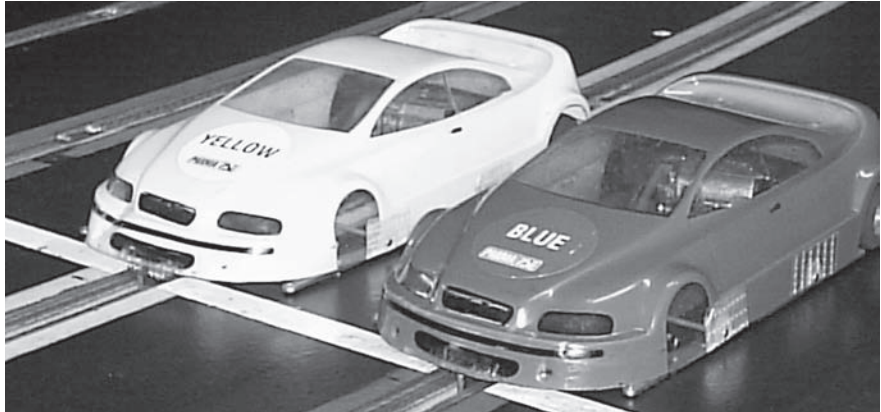
Killer!

Efter fikapausen kör vi en utslagstävling man mot man - Killern. Heatet går till så att den ena bilen startar på startlinjen och utmanaren på halva banlängden. Vinnare blir den som först hinner upp och kör om sin motståndare. Genom att använda de fyra mittspåren på banan körs två heat parallellt varje omgång. Detta är verkligen spännande och relativt lätt för åskådarna/kurvvakterna att följa ställningen i respektive heat. Det var också lättare att följa de olika förarnas taktik: Gasa-bromsa mycket och försöka finna rätt rytm eller hålla ganska jämn fart över hela banan och undvika att åka av. Vilket var effektivast?

MGCC-mästare

Speedwayen vanns av lag Per Broberg/Birger Elfström

Killern vanns av Jens Richter som slog Per Broberg i en mycket jämn och rafflande final som fick de flesta av oss att hålla andan långa stunder.



Sofiero Classic



Söndagen den 24 april Blommor, Bilar och Bågar!

Vår vackra slottspark bjuder på fart och fläkt med klassiska Sportvagnar, häftiga Motorcyklar, knattrande Mopeder och helt ovanliga Velocipeder. Allt inramat av ett hav färgsprakande vårblommor.

Välkommen att möta våren på Sofiero! Utställningen pågår 10-17.



SOFIERO

Info och anmälningsblankett på
www.sofiero.helsingborg.se
eller 042-12 59 22, 0702-58 72 60



CLASSIC BIKE SHOW

och

CLASSIC CAR SHOW

i samverkan

www.classiccarshow.se



Säljes

Köpes

Vill du sälja, byta eller vill köpa något? Gå in under annonser på vår vår hemsida: www.mgcc.nu, så hamnar annonserna i mån av plats även här.

Lola Sports 2000

Lola T-590 sports 2000 1981. For Historic, RS, Thunder sport, Hill climb or Vintage racing. 2,4 l Volvo engine and Hewland MK 5 (8/9) gear box.

Good all over. Lots of spare parts (original) and moulds. Trane trailer included. 175.000 Skr or best offer.

Contact:
ajah@algonet.se
mobile phone 0739-266938

Race säte för Lotus 7 / Caterham7 / locost7 säljes

Original Caterham säte nummer 76082A (står 7 i ryggen se bild) <http://community.webshots.com/user/bemeco>
Fasta fästen för sätet 76084 och 76085 bultas i bilen. Sätet är i stort sett nytt. Inget säte för storgumpade (bredr*vade), det är smalt över höftpartiet
Pris 2300kr eller bra bud

Bengt Metz
E-post: bengt.metz@tele2.se
Telefon kvällstid: 040-546729
Mobil: 0706-548597

Delar säljes:

1.6 lättmetallmotor från Rover, -00 3000 mil komplett med el, grenrör, koppling. passar till sevenbygge eller liknande.

slumpas bort för 4800 kr, kostar massor på skroten. Ev byte något annat roligt.

Martin F
Telefon: 040-918929
E-post: info@orionracing.se

Ginetta G4 -66

Originalbil i delar. Svensk registrering. Renovering påbörjad. Ej billig.

Uffe
Telefon: 016-21440, 0709-152805
E-post: up61@hotmail.com

Porsche 944

Porsche 944 2.5 Type II, reg. 02/1986, ny model, km 154000, Sort, beige læder med elsæder, klima anlæg, fartpilot, targatag, ABS, Servo, original Porsche alu, tandrem just skiftet, racer bremses for, bilen er importeret fra californien i 2002 og er absolut rust og fejlfri. Den står i København og kan leveres i Sverige.
Pris Dkr. 30.000,-

Thomas Harvej Larsen
Telefon: 0045 29999229 eller 0045 36726468
E-post: mt@harvejlarsen.dk

Vinterförvaring/garage i Malmö Uthyses över vintern i centrala Malmö över vintern eller längre från den 1/12-04. Ett av de finaste garage med värme, mm.

Tomas Palmlöf
Telefon 0708-399871

Fälgar 4/108

Bultcirkel 4/108 som passar till Alfa Bertone. Ju snyggare dessto bättre men allt av intresse. Helst 14 tum.

Ring eller maila:
alfarlig@spray.se
046-127056 / 070-4295991

Glasfiberkaross köpes

Glasfiberkaross till Fisher Fury, Sylva (Stuart Taylor) Phoenix eller dito köpes. Liknande karosser ungefärligen passande på seven chassie, skadade karosser, eller möjlighet att hyra kaross för avgjutning också av intresse.

Kontakta Peter på:
Tel: 0702178016
E-post: peter.aulin@ericsson.com

MGB i fint skick köpes

Gärna renoverad.

Gert-Inge Larsson
E-post: gert-inge.larsson@sjobo.nu

Klubbregalia MGCC

Beställer gör du av:
Thomas Bjernflo, e-post:
thomas.bjernflo@home.se

Pins för skjorta 40:-
Tygmärke 30:-
Vagnmärke 380:-
MGCC Keps 100:-
MGCC Mugg 80:-



"Knotscabin"-dekal 30:-



Nyckelhållare 40:-
Vykort 5:-/st 5 st för 20:-

HH-Ferries
HELSINGÖR - HELSINGBORG

Mot uppvisande av medlemskort i MGCC erhålles 10% rabatt på våra biljetter Helsingborg-Helsingör (gäller ej buss-, lastbils- och gåendebiljetter).