

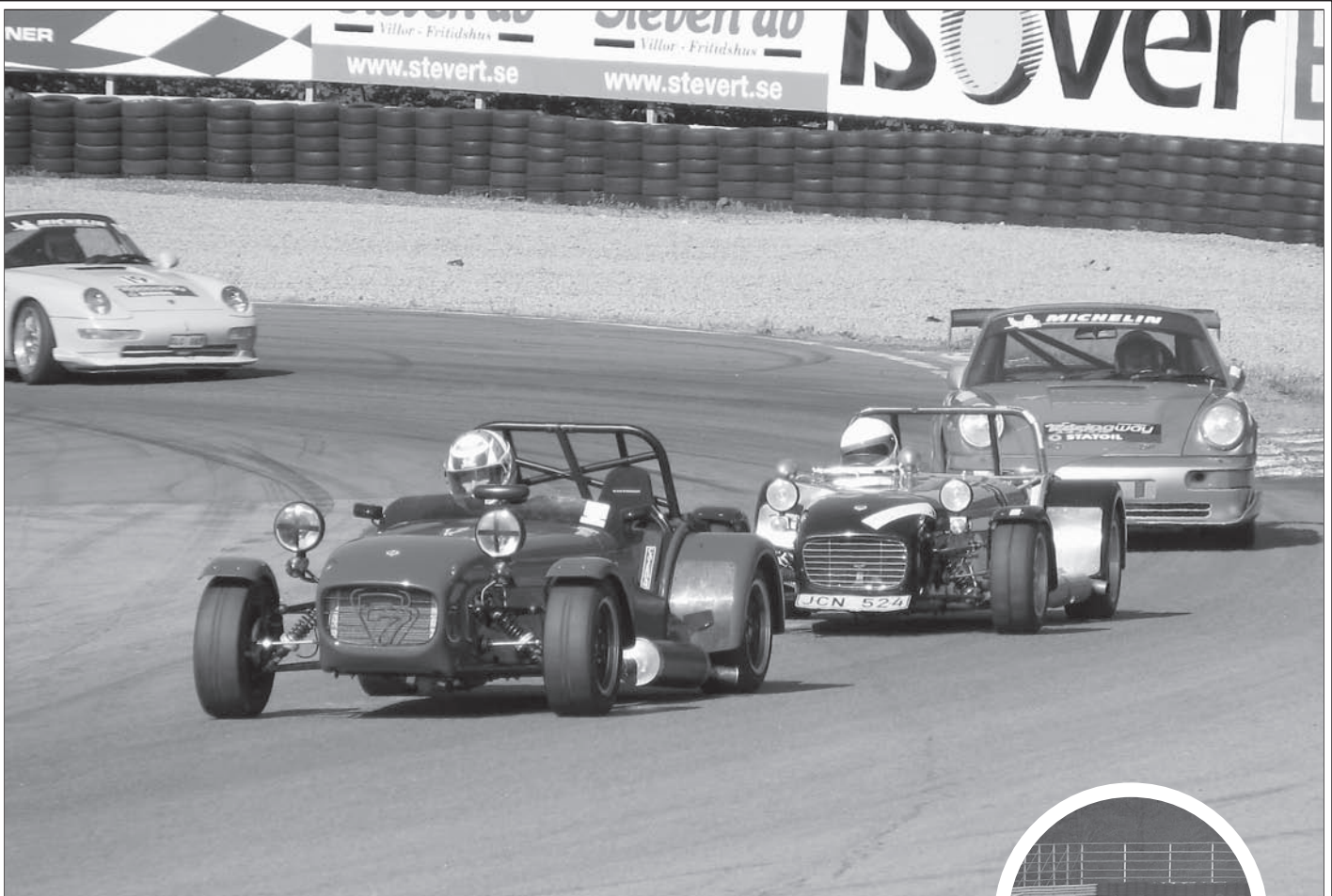
MGCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 3
2005



Svenskt Sportvagns- meeting 2005

*Klubbmästerskap 1 och 2
Vårrally på Österlen*



Ordförandes spalt



Full gas!

Svenskt Sportvagnsmeeting för 32:a gången. Det gick bra i år också. Rallyt på SSM drog rekorddeltagande i det fina sportvagnsvädet. 159 sportbilar som fick en fin upplevelse i mellersta Skåne,

fantastiskt. Med bra support från Bil-Månsson i Eslöv redde den stabila rallyorganisationen ut deltagaranstormningen. Racet hade cirka 210 deltagare vilket är ungefär samma som ifjol. Sportvagnsmästerskapet hade något färre deltagare än ifjol men här gör organisationen bakom SPVM en insats för att öka antalet deltagare. 295 sportbilar på parkeringen på "hyllan" under söndagen är en jättebra siffra som vi skall försöka utveckla ytterligare. Nu blickar vi framåt och planerar för det 33:e SSM. Vill du vara med i organisationen eller har idéer och synpunkter är dessa välkomna.

Klubbmästerskapets deltävlingar kommer nu lite oturligt i en snabb följd, precis som ifjol. Hoppas att deltagandet blir lika stort som då.

För funktionärerna på årets SSM blir det subventionerad kartingkörning med grillning på Lockarps Kartingbana i september och så hoppas vi på ett trevligt höstrally.

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

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

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

Redaktör

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

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

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.

Nya medlemmar

Lennart Dahlberg
 Utsiktsvägen 2, 261 65 Landskrona
 0418-753 32
 Lennart.d@semara.se
 Bil: Porsche 944 -86

Torbjörn Svensson
 Helgehusvägen 5, 352 50 Växjö
 0470-609 95 / 0704-45 11 29
 Bil: Datsun 240Z -73

Christer Almqvist
 Stig Klockares väg 9, 352 50 Växjö
 0470-690 49 / 070-22 70 82 77
 Bil: Caterham Seven -03

Christer Magnusson
 Kapplandsgatan 18, 256 67 Helsingborg
 042-29 44 14 / 070-37 90 300
 magnusson@disab.se
 Bil: Caterham Seven -97

Fredrik Hedberg
 Hybyvägen 46, 230 41 Klågerup
 040-44 04 05 / 0704-45 66 56
 Fredrik.hedberg@malmo.se
 Bil: Porsche 944 -83

Christian Merheim
 Ö Rönneholmsvägen 27C, 211 47 Malmö
 0708-18 28 53
 christian@merheim.com
 Bilar: Porsche 993 -94, 944 -84,
 Formel Ford 1800 -97

Tomas Larsson
 Tornerstigen 13, 244 41 Kävlinge
 046-71 17 37
 larssonfamily@spray.se
 Bil: Nissan 300 ZX -85

Kurt Merheim
 Pålsjögatan 57, 254 40 Helsingborg
 042 - 146 346
 ingrid.merheim@minpost.nu
 Bil: Mazda MX 5 -99

Arne Persson
 Knutsborg 72, 245 45 Staffanstorps
 046-250 250
 arne.l.persson@telia.com
 BMW Z3 -97

Kjell-Åke Nilsson
 Trädgårdsgatan 44, 265 36 Åstorp
 042 - 58 758, 0708-94 19 00
 kan_konsult@telia.com
 Bil: Jaguar E-type 1,5 -68

Kent Almqvist
 Arveka, Bengtsboda, 343 97 Älmhult
 0433-621 65, 070-243 46 45
 Bil: Porsche 911, 944 turbo

• GÖTEBORG-NEWCASTLE • ESBJERG-HARWICH •

ENGLAND SKOTTLAND
FR 198:-
BOKA TIDIGT
= LÄGSTA PRIS

Bilsemestern har aldrig varit billigare. Gäller per person enkel väg. Hyttplats ingår. Bil fr 750:-. Först till kvarn, så boka nu!
 Begränsat antal platser. Exp. avg. 50:-/bokning (ej via internet)

Boka nu: www.dfdsseaways.se eller ring tel 031-650 650



MGCCs vårrace KM 1 8 maj 2005

Bengt Metz



RS in i första kurvan.

En liten betraktelse av dagens event.

Jag steg upp i svinottan 04.45, genomgick de sedvanliga morgonrutinerna allt i samma ordning som vanligt. Först kaffe och två smörgåsar, en med ost och en med marmelad.

Jag fyllde lilla termoserna med kaffe, borde varit den store. Två kokta ägg, ett äts meddetsamma ett gick i matlådan tillsammans med två smörgåsar. Två halvliters saft blandades också och stoppades ner. Toa + Dusch men hoppade över tidningen.

Kläder på men i dag Nomex filsingar och tröja underst och för säkerhets skull en extra T-shirt under nomextröjan med tanke på det kyliga vädret.

Ut till bilen i garaget med matsäck och racingtrunken över axeln. Tryckte ner grejerna i Caterhamen och kom i väg 05.45, ovanligt tidigt. Valde att köra med hjälmen på och utan tak på bilen. Fram med kartan, ja det är sant att jag kör efter karta till Knutstorp ännu efter säkert tio körningar där på två år. Saken är den att jag vill undvika motorvägarna som är så tråkiga att köra på med min caterham.

Rutten blir yttre ringvägen, av mot Lund vänster mot Kävlinge i Lund, över Teckomatorp mot Svalöv och man är nästan framme, tid ca 45 min utan att titta så noga på speedometern då

det så tidigt är glest med andra bilar. Framme på Knutstorp 06.30 prick och börjar leta efter folk.

Helt tomt, så när som på en övernattande dansk skåpbil.

Lars Bondesson dyker upp som nummer två vid sjutiden. Jag tänkte att jag kan göra någon nytta så länge så jag börjar fotografera de olika ekipagen efterhand som de dyker upp. Då det blir möjligt att anmäla sig går och jag ställer mig i kö.

Besiktning i ett huj klaras av. Vädret såg kanon fint ut, kallt men inget regn.

Alla klasserna fick köra minst en tidsträning på torrt underlag, sedan kom regnet. Först ut var Roadsport A, B samt Historic.

Thomas Henrysson for i väg som skjuten ur en kanon med sin nybyggda Lotus Twincam motor i den delvis gröna Elanen. Snart är alla bålgetingarna i dessa klasser ute på banan.

Snabbast var Stefan Mumm i sin Mallock (Stefan kör RS), därefter i fallande ordning Mats Olsson Krister Almqvist samt Claus Paulson som alla kör i Roadsport A. Thomas Henrysson var snabbast i Historic följt av Lars Bondesson och Roger Adamsson. Roger råkade ut för ett otursamt axelbrott på den gula Elanen, dessbättre blev det inga personsador. Thomas Henrysson tap-

pade sedan en frostplugg på Twincam motorn!! Men fick i en ny (var hittade han den??) Hur va de med klistret på frostpluggen Thomas?

I roadsport B behöver jag väl knappt skriva vem som vann men för fullständighetens skull så skriver jag Otto Dürholt, tvåa Torbjörn Svensson och en säkert besviken Thomas Ahrens trea. Thomas väntar fortfarande på att få klå Otto.

RS utföll sålunda, etta Leif Bengtsson, tvåa Flemming Bendixen samt som omväxling trea Stefan Mumm.

Hupp!

Höll ju på att glömma Roadsport C där Stefan Winqvist fått ytterligare snurr på sin Mazda Miata, han har även fått lack på bilen och fina Svenska registreringskyltar, tvåa blev Stefan Jönsson som har visat förr att han kan köra fort, själv hamnade jag på en tredje plats som jag för dagen är nöjd med.

För min egen del höll det på att inte bli någon körning alls, men tack vare hyggliga racekompisar fick jag på nytt svetsat ihop mitt nykonstruerade fäste till min Nippon Denso generator som är ditsatt i år i stället för en stor Boschgenerator.

Jag måste ju berömma organisationen och genomförandet av detta klubbmästerskap. Förutom det lite för långa avbrottet för att hämta hem Rogers Elan flöt allting perfekt. Anders Hedlund och grabbarna runt tävlingsledningen kan ta åt sig av berömmet.

Efter våra tävlingar skulle vi ju ställa upp och flagga för Hyllinge MS vilket jag och vad jag såg fem andra MGCCare gjorde. Jag och Ove Schaar gick av passet 17.10 och då var man rätt mör efter fyra timmars flaggviftande ovanpå klubbmästerskapet.

KM 2 på Sturup Raceway 5 juni

Thomas Bjernflo

Vi hade hoppats på att få köra den nya långa sträckan, men tyvärr saknades det bland annat en del räckan för att det skulle vara möjligt. Trots detta kom det 46 st till start. Körtiden var på detta KM förlängd med ett pass fri träning och även ett regularitetstest. Resultatet av regularitetstestet kommer Magnus Neergaard att redovisa i nästa Bulletin.

I Roadsport B fick Ove Schaar till riktiga kanontider och Otto Dürholt fick se sig själv distanserad med en halv sekund. Startfältet i Roadsport A bestod till hälften av noviser i MGCC sammanhang. Både Petter Berger och Christian Merheim besitter dock mycket



Mangus Nambord har pakerat.

rutin och kunde bjuda på härlig körning. Arne Parnheden vann klassen före Kenth Sandkvist och Petter Berger. I Roadsport C vann Stefan Winquist före Stefan Jönsson, som hade fått bra fart på sin Seven, och Pär Hyllander. Historic bjöd inte på några större överraskningar då Thomas

Henrysson vann före Roger Adamsson och Anders Ek. I RS bjöd Anders Schildt på en frisk fläkt i det rutinerade startfältet. Vann gjorde Leif Bengtsson med sin svarta raket, tvåa Ulf Alm från Hyllinge MS, trea Anders Schildt och fyra Erik Holmquist.

Vårrally på Österlen 1 maj 2005

Vid Pennan Stirling Mo... förlåt, Anders Schildt



Har det någonsin slagit Er hur mycket man uppskattar Skåne när man åker ett rally? Det är märkligt det där, när man sätter sig bakom ratten i en sportbil, hur allting plötsligt fokuseras på att man **ÄR** Stirling Moss med co-driver Jenkins på Mille Miglia 1955?

Nåväl, det är lätt att drömma sig bort när man kör dessa små krokiga vägar som kantar små sjöar och letar sig fram genom stora lövskogar.

Årets runda var mycket trevligt upplagd och klokt nog inte alltför nära den annars ganska blåsiga kusten på

Österlen. Även att ha start och mål på det populära Nostalgi Kaféet i Tryde strax utanför Tomelilla var lysande.

Deltagarantalet på ca 30 deltagare skäms inte för sig heller trots det något kyliga vädret och den traditionella festen just dagen innan! Grattis till Ulf Månsson som kammade hem första platsen i tävlingen med knepiga frågor och observationsövningar längs vägen.

För Er som inte besökt Nostalgi Kaféet kan jag varmt rekommendera ett besök. Det finns en hel del gamla klassiska prylar samlade från dammsugare till traktorer, kaffekoppar till barnvagnar, gräsklippare till brylcrème osv.

Personligen gick även dagen i framgångens tecken. Healeyn hade inte gått mer än några små testepor runt garaget innan den fick ge sig ut på en 35 miles tur kors och tvärs över Skåne- Inte illa efter 10 år som statist på ett museum.

Svenskt Sportvagnsmeeting 2005

Även i år kan vi summera ett mycket lyckat SSM. Repliken börjar bli sliten men den passar utmärkt i sammanhanget. Solen sken hela helgen med några korta undantag. Rallyt satte deltagarrekorde och på banan fick vi se mycket fin racing.

En av anledningarna till att vi kan

se tillbaka på ett framgångsrikt SSM 05 är den fina arbetsinsats som många bidrar med såväl före som under helgen. Många har deltagit i flera år och utför sina arbetsuppgifter på ett föredömligt sätt. Inom kort så startar vi förberedelserna för nästa års SSM, jag vill därför passa på att bjuda in er som kan tänka

Anders Hedlund, Tävlingsledare SSM 05

er att hjälpa till med detta fina evenemang. Det finns många olika typer av arbetsuppgifter som skall utföras både före och under tävlingarna. Alla insatser är välkomna.

Avslutningsvis vill jag tacka alla er som hjälper till att göra SSM till den stora fest det är.

Reflektioner från en av årets höjdpunkter

I år är det den sjätte gången jag är med som tävlingssekreterare. Detta borde innebära att jag skulle ha all den erfarenhet som skulle behövas. Men, om sanningen skall fram, så har jag de tidigare åren gjort vad Els-Mari har sagt till mig. Els-Mari har "alltid" funnits i Sekretariatet och har förutom oändlig erfarenhet och en mycket positiv personlighet även i egenskap av Kåges lagvigda, tillgång till all tänkbar

information. Jag blev därför en aning skakig när Els-Mari frågade om det gick bra att hon var med på Rallyt i år. Rallyt anser jag själv som en av höjdpunkterna vid SSM och skulle mycket gärna själv köra om tillfälle givits, speciellt som alla som jag känner är i det närmaste lyriska när de pratar om det. Alltså, lördagen skulle vi få klara oss utan Els-Mari. Som kompensation för min lilla oro inför lördagen hade vi fått Fredrik

Leif Jespersson, Tävlingssekreterare

Olsson att ansvara för transponderhanteringen. Eftersom han är lugn och trygg och har tillsammans med min son Tim erfarenhet sedan tidigare kände jag att transponderbiten var i trygga händer. Det visade sig också att allt avlöpte väl. Fredagen gick som en dans trots att stackars Els-Mari var genomförd och tvingades åka hem och lägga sig på eftermiddagen. Eftersom Lisbeth Elfström, som också arbetar i Sekretariatet, är lugnet och tryggheten själv fungerade allt över förväntan på lördagen. Att dottern Caroline hanterade alla resultat och annat smått och snabbt, gjorde inte saken sämre.

I år hade jag med mig förutom min son Tim, som hjälpte till med transpondrarna de senaste fyra åren, även min dotter Michelle. Hon är bara sex år och precis som alla damer kan hon vara väldigt lynnig och mycket snabbt bli uttråkad. Det visade sig dock att även hon hade en mycket trevlig fredag så när min kära hustru anlände på fredagskvällen insåg hon att min och Tims årliga SSM utflykt hade utvecklats till en familjeangelägenhet. Nämnas bör naturligtvis att de nybyggda stugorna som vi bodde i starkt bidrog till detta. Förutom stugorna hade hela Knutstorp



sid. 6

genomgått en rejäl ansiktslyftning. Något som mycket uppskattades inte minst av de tävlande.

Avslutningsvis måste jag nämna tävlingarna. Normalt har man som icke banfunktionär mindre möjligheter att följa racen, men i år kändes det som om alla heaten på något underligt sätt var extrakryddade. Jag har aldrig förr varit med om sådan spänning vid ett SSM. Anders Schildts otroligt mogna och kloka körning, naturligtvis ivrigt påhejad

av mamma Els-Mari, vars blekhet inte endast berodde på den efterhängsna förkylningen. Min spinninginstruktör(!), K-G Almströms fantastiska start, där han gick upp i täten med sin stora BMW. Att han lyckades vinna trots att det började regna på sjätte varvet var ingen dålig bedrift. Modsport gick huvudsakligen i regn, men fighten om förstaplatsen blev inte sämre för det. Att få se dessa bilar körda så tufft under sådana förhållanden är helt otroligt.

Känner man någon blir det naturligtvis också mer spännande. I Roadsport är Mats Olsson, Tim och Michelles favorit och i Äldre formel är det Allan Göransson. Denna klass med dessa gamla bilar har en förmåga att riktigt förmedla den äkta gamla känslan av gentleman-sport. Hur tufft det än är på banan är alltid uppträdandet korrekt och utanför banan är samtliga de bästa vänner. Det är så långt ifrån STCC man kan komma.

Rally SSM 2005

Årets rally hade 159 startande vilket är mycket mer än vad vi någonsin tidigare haft. Det stora antalet är givetvis mycket glädjande men samtidigt ger det en del bekymmer. Trots mycket planeringsarbete fick vi en hel del köer på ett par kontroller. Så långt det är möjligt har vi försökt att ha parallella prov på kontroller med tidskrävande uppgifter. I år hade vi tyvärr svårt att hitta kontrollplatser med tillräcklig plats för dubblering av körprover. Till nästa år kommer vi att försöka hitta en varaktig lösning på dessa köproblem. En lösning som vi helst inte vill ta till är att begränsa antalet deltagare. Trevligare är då kanske att dela upp det i två klasser med lite olika inriktning och försöka få ännu fler startande. Vi får se vad som händer.

Starten i Eslöv tycker vi själva blev riktigt trevlig. Mest beroende på ett perfekt väder och den stora gästfrihet som Bil-Månsson visade oss. Slottsherrarna på Skarhult och Osbyholm var också speciellt vänliga och lät oss komma in i de fantastiska miljöer de har

inne i sina slottsparker.

Förseiningarna ute på kontrollerna gjorde att vi tvingades skjuta på prisutdelningen. Men alla visade gott mod och väntade tålmodigt. Förhoppningsvis uppskattade många att vi kastat om bankörning och prisutdelning samtidigt som vi kortat ned själva prisutdelningen. Att körningen på banan är ett uppskattat inslag visade sig genom att många stannade kvar för att få komma ut på "de stora grabbarnas lekplats".

Under det ganska stora arbete som föregår ett så här stort arrangemang känns det många gånger

tråkigt och otacksamt. När det hela väl kommer igång förbyts känslan snabbt till en stor glädje över att få se många bekanta ansikten och få höra alla positiva kommentarer. Efteråt kan vi glädja oss än en gång genom att läsa de vänliga kommentarer många deltagare skrivit på startkorten. Tack alla startande för denna positiva inställning. Till sist vill jag också tacka den stora funktionärsskaran som till stora delar är densamma år från år. Ni gör ett fantastiskt jobb och är verkligen trevliga att samarbeta med.

Björn Hedlund, Rallyansvarig



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

Det var 12 år sen sist

Els-Mari och Kåge Schildt

Det var med stora förväntningar vi såg fram mot årets SSM-rally, kanske framförligt för att det var 12 år sen sist

Själv har jag ju tävlat på SSM under ett par år för att därefter vara tävlingsledare och Els-Mari har ju själv varit ansvarig för rallyt under ett antal år innan Per och sedan Björn tog över.

Vi drog iväg från starten i Eslöv på en fantastisk runda genom östra Skåne på sagolika vägar och genom fantastiska miljöer.

Till vår stora glädje svarade alla på kontrollerna att vi var bäst hittills när vi frågade.

Vi gjorde dock den sansade bedömningen att det kanske berodde på att vi hade förmånen att starta först så klokt nog tog vi inte ut någon seger i förskott.

Det är inte svårt att förstå att deltagarantalet växer år för år för rallyt är verkligen genomarbetat och fint upplagt.

Alla glada miner och kommentarer från våra funktionärer bidrar starkt till minnet av ett av de bäst arrangerade rallyn vi deltagit i, och det är faktiskt ganska många.

Tack alla ni som ställer upp och på detta sätt återigen förstärker MGCC:s rykte som den genuina och välorganiserade klubben för alla sportvagnsälskare.

Vi ses igen 2006!



Starten Bil-Månsson i Eslöv.



Björn håller sig bland Red Bull flickorna...



... och Anita har försett sig med unga gentlemän i sekretariatet.



Nu drar vi iväg som första ekipage.



Per och Agneta hade kluriga frågor på Osbyholm.



Raoul och company ville ha alla ringarna på svärdet.



Kjell-Åke mätte upp sträckan, är 27 meter verkligen så långt?



Ringsjöns yta gällde Görels fråga.



Tändstiftskablar är ett förbannat klabb, men det tycker inte Andrys och Wilson.



Att byta plats på en plank...



... går ju som en dans.



Det hade Brobergs gäng räknat ut.



Hur bra hade vi hållit hastigheten då.



Lite trångt för en bred Indigo.



Sista kontrollen hos Agneta, Ingrid och Lisbeth.



Och så i mål hos Bosse, men i vilken kurva flög co-driver?

Publikåkning på bana

Anders Hofverberg

Ett uppskattat inslag i SSM är publikåkning på bana. Under helgen passade ett hundratal åskådare på att åka ett par varv på banan i en tävlingsbil och få uppleva hur det känns från insidan. Även om det inte körs för fullt, fick många uppleva att det kanske inte går så sakta som det ibland kan se ut att göra från publikplats. I år fick passage-rarna även ta del av punktering med bärgning och oljesanering av banan.

De förare som välvilligt ställer upp och kör deltar i utlottningen av fri start i nästa års SSM.

Vinnare blev Roadsport A föraren med startnummer 69 Patrik Petersson som alltså har fri startavgift i SSM 2006. Detta kommer honom väl till pass eftersom hans Porsche 924 drabbades av topplockspackningshaveri så han kunde inte köra racet på söndagen.



Allan Söderströms vandringpris

Priset instiftades redan 1984 av den store bilentusisten Allan Söderström och skulle delas ut till den bil, tillverkad före 1955 som var snabbast under Svenskt Sportvagnsmeeting. Bland tidigare vinnare märks flera framgångsrika 500 cc F3 (midget) tävlande.

Förra året tilldelades Max Lindblom, Karlskoga motorklubb, priset efter en regntung tävling. Max upprepade bedriften i år att bli snabbaste bil tillverkad före 1955. I Roadsport B noterade Max 1,13.230 som bästa varvtid med sin välpreparerade Triumph TR2.

Grattis Max!



Alf Näslunds Kanna

Detta pris har delats ut sedan 1985 till den deltagare som renoverat sin sportvagn på ett föredömligt sätt och visat prov på sann sportvagnsanda.

I år tilldelas priset Lars Hansson Höllviken som utmärkt sig genom att idogt hålla igång sin MGB från 1970. Lars köpte bilen ny och har nu avver-

kat 80.000 mil! Bilen är nu bättre än i nyskick efter sin tredje renovering. På frågan om Lars skulle kunna tänka sig att sälja MG'n svarade han:

"Aldrig! Man gör inte av med en familjemedlem! MGB'n har givit hela familjen mycket glädje genom åren. Tek-

niken i bilen gör att man inte behöver vara teknologie licentiat eller dataproffs för att kunna hålla igång den. Det passar mig."

Så talar en sann entusiast.
Grattis Lars!

35 år med MGB eller 80000 mil med MGB

med en och samma ägare

Lars Hansson

Hello everybody

Ingvar Thorell berättade att jag skulle få äran att förvalta Alf Näslunds vandringspris under nästa 12-månadersperiod och därvidlag avkrävdes en liten MG-story samt tillhörande MG-foton.

Min fru Monica ställde välvilligt upp som fotograf och solen visade sig dessutom denna söndag.

Att sammanfatta 35 år och 80000 mil med samma bil och dessutom kortfattat är ju inte helt enkelt med tanke på att det har hänt en del under resans gång.

Jag fick den fabriksnya bilen levererad den 5 maj 1970 och jag var överlycklig. Den kommande natten sov jag inte en blund. Jag körde min nya MGB istället.

Under semestern 1970 gjordes den första utlandsresan som gick genom Europa till Italien. MGn fungerade utmärkt. På hemvägen i höjd med Brennerpasset kom vi in i ett oväder med åska och hagel stora som golfbollar och hela bilen såg ut som om någon hade slagit 100-tals hammarslag på den. Jag garanterar att kulkoefficienten vid detta tillfälle var noll. D.v.s. det var inte roligt alls, ty min nya fina MGB var förstörd.

Väl hemma igen blev det helomlackering på den nya engelska sport-

sid. 12



vagnen.

Men säg den lycka som varar. Efter 800 mil så var oljeförbrukningen 1 liter per 50 mil och detta resulterade i en reklamationsrapport till British Leyland, som förklarade att detta var helt normalt, men som goodwill kunde man tänka sig att "ställa upp" med material om jag själv stod för arbetet. Motorn borrades till 1:a överdimensionen och nya Hepolite kolvar monterades. Min vän och kamrat Rolf Andersson som hade en liten bilverkstad hjälpte mig.

Efter ytterligare 1000 mil, så var det samma höga oljeförbrukning som tidigare. Topplocket demonterades och det fanns "vändkanter" som påminde om minst 20 000 mils normal körning.

Ny reklamationsrapport skickades till British Leyland som då förklarade att man kunde inte återropa garanti på ett redan avslutat garantiärende. Jag gav emellertid inte upp och nu hävdade British Leyland med bestämdhet att jag hade använt en felaktig motorolja och det var således fortfarande inget garantiärende. Quaker State Racing Oil var boven i dramat och ärendet bollades över till det stora amerikanska oljebolaget QSs svenska generalagent, som inte blev glad över den brittiska biltillverkarens påhopp.

Ärendet drog ut på tiden, ingenting hände, jag var utan bil under 4 månader och då kom Rolf Andersson på att han kände någon som var metallurg och

dessutom professor på Lunds Tekniska Högskola, LTH.

Motorblock och kolvringar transporterades till LTH. Hårdhetsprover utfördes enligt Rockwell B- samt Brinell metoden och det konstaterades omgående att dessa båda material inte passade mot varandra utan kolvringen fungerade mer som ett skrapstål och detta förklarade den högst onormala förslitningen. Mineraloljan från QS var av avsevärt bättre kvalitet än av BL föreskrivna standardoljor och betraktades därför nu som OK.

Efter expertutlåtandet från Lund Institute of Technology, Department of Mechanical Engineering, gav British Leyland slutligen med sig och omgående påbörjades motorrenovering nr 2. som denna gång helt finansierades av BL.

Alla som körde MGB 1970 hade exakt samma problem som jag med motorslitage och extrem oljeförbrukning som följd. Jag kan förstå att British Leyland som hela tiden försökte "slingra sig" när det gällde garantiansvar. Tänk om detta kom ut till den breda allmänhetens kännedom.

Totalt tillverkades 1970 23866 MGB Tourer och 12704 MGB GT. Tänk tanken om BL skulle åtgärda alla. Konkursen för BL skulle vara nära.

Nåväl med nyrenoverad motor gick bilen "som en klocka". Alla problem försvann. Half-race kamaxel och modifierat topplock monterades. Klubbmästerskapet klass C 1976 vanns av Lars Hansson med MGB.

Efter 65000 mil "råkade" vevaxeln gå av. Ny vevaxel införskaffades och motorn borrades än en gång, nu hos Motorrenova i Helsingborg.

Yttre totalrenovering nr.1 utfördes 1986 med nya skärmar, trösklar, dörrskinn, ny lack, nytt krom, ny inredning,

ny sufflet, nya rutor, kromade ekerhjul, nya lyktor mm. mm. Bilen var som ny igen.

1997 vann min kartläsare Monica och jag rallyt på Svenskt Sporvagnsmooting med MGB. Första pris var en resa till England och det var en spännande och mycket trevlig upplevelse. Speciellt besöket på Morganfabriken, som påminde lite om tomtarnas verkstad på Disneyfilmen kl. 15.00 på julafton.

Året efter, 1998 kom vi på 86:e plats i samma rally, så det är nog mer tur än skicklighet om man kommer på "pallplats".

Under sommaren 2003 lånade jag ut bilen till min yngste son Hampus som "bara skulle köra en sväng" med sin flickvän och bilen återlämnades med vänster bakskärm intryckt. Ingen, enligt uppgift visste egentligen hur det gått till, det bara blev så, men det var nog ett staket...

Nåväl, ett utmärkt tillfälle att påbörja yttre totalrenovering nr.2.

Hampus 21, tyckte det skulle bli kul att vi killar kunde åstadkomma något gemensamt och samtidigt skulle han lära sig hur MGB var konstruerad...

Bilen "strippades", rostlagningar utfördes och nya dörrar införskaffades från England. De nya dörrarna passade inte alls i dörrhålen, men man får i alla fall vara glad att det tillverkas dörrar till en bil som började produceras 1962.

Min vän och kamrat Rolf Andersson och jag jobbade en hel dag med att forma om de nya dörrarna så att de passade bilen. Samtliga "falsar" fick göras om. Dessutom visade det sig senare att

den ena dörren var till en MGB GT, så Rolf fick svetsa på en ny bakre övre avslutning på denna dörr.

Citat från Rolf: "Det är på dörrpassningen som man kan se om det är ett proffs eller en amatör som har renoverat".

Nåväl, när UNF bultarna 6 st. som fäster sufflettställningen mot karossen skulle monteras, så frågade jag sonen Hampus om han åtminstone kunde hjälpa till med den sista fasen i renoveringen. Svaret: Farsan jag har en viktig tenta nästa vecka, Reglerteknik, jag har inte tid...

Yttre totalrenovering nr. 2 avslutades i april 2005 och bilen är än en gång i nyskick.

Sammanfattning: British Quality gäller i 80000 mil eller längre om man bara sköter sin bil och gör regelbunden service, byter det som går sönder och dessutom har kolvringar med rätt hårdhetsgrad.

Det är många upplevelser med fina minnen och många trevliga personer som man mött under alla åren med MG, Lotus & MGCC.

Tips: Efter varje bilvätt skall alltid bromsarna varmköras innan bilen körs in i garaget. Detta medför att rostangrepp på bromsskivorna förhindras effektivt.



EM- och SSM-strul

Lars Bondesson

Jag hade ganska långt in på året antligen bestämt mig för att åka en hel EM-säsongs till. Första testet gick på Mantorp den 18 april. Inför året hade vi funderat i nya banor som ledde till att Elanen skulle styvas upp med hårdare fjädrar och hårdare stötdämparinställning. På Mantorp skulle allt testas och inget fungerade, vi lyckades dock mjuka upp bilen något och satte personligt rekord, så vi var ganska nöjda när vi åkte till Hockenheim för första EM-tävlingen den 22 - 24 april. Men här fungerade ingenting, bilen understyrde så kraftigt att jag nästan fick backa för att komma runt hårnålen efter rakan. Hur vi än ändrade blev det inte bättre. Det blev till att plocka fram alla fjolårets grejor och sätta dit och då fungerade körningen.

Årets EM-deltagare är ett stort antal Elaner och ännu större antal V8-försedda bilar. Dessa är inte så enkla att tampas med på snabba banor. Vi fick dock en hel del EM-poäng för dessa två race men var inte nöjda med min körning.

Nästa tävling skulle gå på Most i Tjeckien, men där var för lite deltagare så den ställdes in. Jag började nu förstå att årets serie inte höll måttet som EM-värdig, utan det var enbart privata ekonomiska intressen som styrde.

Nästa tävling var på Misano-banan i Italien, belägen strax söder om Rimini, 180 mil enkel resa. En mycket teknisk och kul bana.

På vägen dit passerade vi Maranello och Ferrarifabriken. Vi spenderade en hel dag här med besök i en mycket fin expo över Ferraris historia och där man mycket öppet visade sina tekniska finurligheter. Deras testbana ligger mitt i byn och är inhägnad men med full insyn. Ganska kul att se dagens F1:a snurra runt där de praktiskt taget åkte under vissa balkonger. Väl värt ett besök.



Här började nya problem, misstänkning i höga farter på 3:an och 4:an, men perfekt på 2:ans växel. Vi letade efter bränslemängds- och tryckfelsalternativ utan att hitta något. Första racet gick dock ganska bra men saknade toppfart för att hålla V8:orna bakom, som jag enkelt åkte om igen på den kurviga delen.

Vi hittade felet, som var en dålig kontakt i huvudbrytaren, till andra racet som gick mycket bra där bil efter bil passerades med rätt toppfart.

Efter halva racet och häng på de fem första så smäll det till och allt blev stilla. Hade en V-8 framför och en efter med raka rör och hjälm på, ändå smäll det som ett kanonskott. Ena kamaxeln tvärt av och med ett sammanträde en vånig ner mellan kolvar och ventiler som hette duga.

Bara att börja en tung hemfärd som inte startade så bra då vi blev påkörda bakifrån av en lastbil vid en trafikkö, även detta en bra smäll. En italiensk chaufför som enbart kunde italienska och vi ingen. Vi lyckades utväxla så mycket information att i dagens läge verkar försäkringsbolaget nöjda med uppgifterna.

Helgen efter var det Gelleråsen som gällde, men utan reservmotor var det svårt så den fick vi lämna återbud till.

I stället började jakten på en låne-motor som i och för sig inte är kul. Till slut blev det en reservmotor som P-Å Forswall hade och där vi flyttade över allt från vår egen som var helt och det bar iväg till Zolder 1-3 juli. Tack P-Å.

En mycket bra och stark motor visade det sig vara som inte hade rullat på ca 10 år. Ett mycket bra första race där jag var nära topp 5. Efter målflagg såg jag ett vitt rökmoln efter bilen och rullade sakta in i Parc Farme där bilen skulle vara de närmaste fyra timmarna.

En engelsk åkta Elan 26R hade hela året åkt i vår klass, vilket Bo Warminus med många andra tyckte var fel då han borde vara i GTP. Han var även snabbare än Bo och stal poäng från honom.

Bo hade övertalat teknikerna att denna bil skulle kollas, därav resultatet att alla Elaner hölls kvar i Parc Farme. Bo kunde få ut sin bil på något sätt liksom den danska och någon till. Kvar var min, en tysk och engelsmannen.

Jag erkänner direkt att jag har för stor yta på bromsbelägget fram. Detta ger ingen bättre bromsverkan utan enbart att de håller längre, så var även fallet med de två andra. Tre Elaner diskade och humöret på fel sida gränsen. När vi väl fick ut bilen efter förhör och en massa pappersarbete upptäckte vi att det var vatten i en cylinder. Enklaste

felet kan vara toppackningen så den bytte vi, fyllde på vatten och gick och la oss för att sova. På natten regnade det och vår nyinköpta markis klarade inte detta utan armarna knäcktes. En titt ner i den misstänkta cylindern på morgonen visade att denna var fylld med vatten. Det var bara att lasta och åka hem.

Helgen efter var det SSM och då var planen att vår egen motor skulle vara reparerad eftersom lånemotorn inte heller fungerade. Fredag kväll, innan SSM, hämtade vi en varm motor hos Roger i Halmstad, han hade lyckats få delar och satt ihop och bromsat motorn. Tack Roger.

En paus i depåarbetet för att åka hem och lyfta i motorn och som allting när tiden är knapp skall allting strula. Bensin- och oljeledningar började läcka, men det fixades.

Första träningspasset gick mycket lugnt för att köra in en helt nyrenoverad motor. Niclas körde dessutom "Prova på bana" med Elanen så den fick gå till sig

något inför andra träningen där jag fick tredje tid. Allt såg bra ut inför racet på söndagen med sol och värme ända tills vi skulle åka ut, då det givetvis regnade. Tur var det kanske, för med fem Elaner i första leden hade inte alla passerat första kurvan i torrt väglag.

Jag åker med både min Alfa och öppna Elanen på publikåkningen med kunder m fl. På Elanen gick växelspaken tvärt av på lördagen och på söndagen gick en bussning i bakvagnen. Alfian gick inte hela timmen någon av dagarna på grund av trolig överhettning av bensinledningarna.

SSM i övrigt från min sida blev en ganska enkel resa som depåchef tack vare mycket god hjälp av Per-Erik Svensson och Mats Ek. Tack Per-Erik och Mats. Även Allan Göransson stod på rätt ställe, så vi behövde ingen försoningsöl på kvällarna.

Stora strulet var återigen elförsörjningen som vi själva ordnat med ett bullrande dieselaggregat. Depåytan är

nu mycket stor så det ser ganska ödsligt ut på vissa ställen. Frågan är om inte övre depån räcker till alla, men vad skall den undre vara till? Det känns även för mig som om SSM-konceptet behöver förnyas med något som t ex:

– En deltävling i svenska Porsche-cupen eller eventuellt någon utländsk serie?

– Enbart ett träningspass och två längre race?

– Samarbete med veteranmotorcyklar och bilar?

För oss återstår en tävling i Finland och EM-serien på Anderstorp, Spa och Dijon som jag tror är död nästa år i nuvarande tappning. Kanske en Nordisk cup är alternativet och som har börjat ta små steg framåt utan att någon egentligen bryr sig.

Vi får se nästa år om vi satsar vidare eller övergår till stillsammare verksamhet utan en massa problem.

Besiktningsträff i Trelleborg

Per Broberg

Lördagen den 7 maj hade Svensk Bilprovning lördagsöppet för oss och MHK. Cirka tjugotalet MGCC medlemmar tog tillfället i akt att få sin sportbil besiktigad och i de flesta fall också godkänd.

Anläggningen i Trelleborg är nybyggd och förebild för nya bilprovningens anläggningar i Sverige. Den ligger nu i Trelleborgs västra del. Det var en stolt personal, glad för sin fina och ändamålsenliga arbetsplats som besiktigade våra bilar.

Vi kommer naturligtvis gärna tillbaka nästa år för efterbesiktning. Tack

Allan och Åke som tillsammans med bilprovningens personal ordnar denna

fina numera traditionella besiktningsservice.



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.

MGB Tourer 1962

En ägare sedan ny. Rostlagad och omlackad. Mycket bra skick. Dyr. Sufflett saknas.

Lennart Almström
046-293055

DUNLOP SLICKS 235/610-17 medium/ hard 400:-/st ca 70%

Dimension 235/610-17 motsvarar ca 40 profil
Passar på 17" fälgar med bredd från 8 till 10"
Däcken har stomme/kord C6 8D och gummiblandning 823 alltså medium/hard.

De ska ha ca 2,2 bar varmtryck
Temp mellan 70-110 grader
Camber ca 4-5 fram, 3-4 bak
Tempskillnad inner/ytter 10-13 grader (varmast inner)
Nypris 2875:- /st (11500:- för 4 st)

Jag säljer alltså dessa för 400:-/st + ev. frakt 100:-/st
Däcken finns i Hässleholm

Kristian Somogyi
0738-333 195

Lotus Elan +2 130 1971

Röd. Högerstyrd.
Big-Valve motor, Weberförgasare
130hk, 4-växlad
Revolutionfälgar, även på reserven
Tidstypisk Blaupunkt radio, ej inkopplad
Extra oljekylare. Original Lucas-dimljus.
Skattebefriad. Besiktigad 2005-05 u.a.
Bilen är i mycket gott skick.
Pris 130.000:- el. högstbudande. Finns i Malmö.

Vill du veta mera ring eller maila.
Birger Elfström
elfstroem@telia.com
0733-580868

Caterham kopia till salu

Ram (97 % färdig), framvagn och bakvagn och en 4 växlad Ford låda följer med och Instrument. Pris 10.000:-
Ford Zetec 2l. 9.000 mil. Pris 10. 000:-
Sierra växellåda. Pris 1.000:-

Henrik Bergkvist
b 031-931911
m 0705-890332

3st Minilite 5,5x13" Triumph delning pas- sande Lotus Europa och Seven

Patrick
Tel. 0708-504752

Inredning

Inredning till MGB 64:a köpes. Vit bil svart sufflett svarta stolar med vit piping hade varit trevligt.

Dan
Tel: 0705506380

MGB Växellåda

Växellåda 3 synkad med överväxel pas-
sande till MGB GT -66. Gärna dokumente-
rat genomgången.

Magnus Holmqvist
Ängelholm
0431-81457
070-6514412
e-mail: magnusholmqvist@telia.com

Motorblock

BMC 1275 S eller 1071 cc motorblok købes.
Ring venligst Mogens Christensen
Mobil: 0045 2328 2028
Telefon: 0045 3258 1023

Växellåda

Växellåda till Porsche 930 3,0l (911 turbo)
Thomas Henrysson
070-58 57 888
040-16 48 59

Klubbregalia MGCC

Beställer gör du av:
Anders Schildt, e-post:
anders.schildt@mgcc.nu

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).