

MGCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 3
2006



Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Svenskt Sportvagnsmeeting 2006

*Klubbtävling 1
MGCC Anniversary Tour
Nöjesparken Sommarlust
I backspegeln*



Ordförandes spalt



Bra väder!

Allt blir trevligare med bra väder och bättre väder än under årets sommar dröjer det länge innan vi får uppleva igen. Den hårda vintern i garaget kompenseras väl av den underbara sommaren ute på vägarna.

Jubileumstouren genomfördes såklart i ett strålande väder. Starten från Stortorget i Malmö väckte berätt-

tigad uppmärksamhet bland flanörerna. Fantasisk variation av bilar och bilmärken. Lunchen vid Sundstorget i Helsingborg var superb och avslutningen av dagen på Frostavallen med grillbuffé överträffade alla förväntningar. Alla deltagare uppskattade den trevliga bilfärden genom Skåne när det är som vackrast i naturen.

Även Svenskt Sportvagnsmeeting genomfördes i vackert sommarväder. Många positiva och uppskattade omdömen har kommit från deltagare och publik. Sällan har vi haft så mycket publicitet i media som i år. Stora artiklar i Skånska Dagbladet, Kristianstadsbladet, Sydsvenskan, Helsingborgs Dagblad, IB Motorsport och vår mediapartner Nostalgiens reportage som du kan läsa på sidan 14 och 5 sidor framåt.

Nu väntar avslutningen av årets klubbmästerskap och övriga höstaktiviteter. Blir det någon överraskning?

Givmilda sponsorer, våra medlemmars hårda arbete och bra väder -behöver det sägas- har gjort årets arrangemang bra och minnesvärda att få uppleva.

Hälsningar

MGCC:s styrelsemedlemmar & övrig kontakt

Ordförande

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

Kassör

Björn Hedlund
bhd.hem@lk.nu
Rååvägen 66
252 70 Råå
Bost. 042-26 31 10

Sekreterare

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

Tävlingskommittén

Thomas Bjernflo
thomas.bjernflo@home.se
Mariedalsvägen 45 B
217 45 Malmö
Bost. 040-911 322

Tävlingskommittén

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

Aktivitetskommittén

Leif Jespersion
leif.jespersion@swipnet.se
Norrjevägen 32
236 35 Höllviken
Bost. 040-45 04 24

Aktivitetskommittén

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

Aktivitetskommittén

Åke Richter
ake.richter@gmail.com
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 Hågeman

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.

Klubbtävling 1 -eller- Hur man svetsar ihop drev och synkringar!

Anders Schildt

Det var med en hel del fjärilar i magen som jag åkte mot Knutstorp tidigt på morgonen. Oron var inte för hur det skulle gå i racet eller om regnet skulle komma eller liknande. Nej då, nu handlade det bara om att få den nybyggda Austin-Healey'n att ta sig runt banan överhuvudtaget. Efter en hel vinters mekande och många timmar i garaget är det ju alltid något man glömt dra, justera, montera eller liknande.

Thomas Bjernflo hade som vanligt gjort ett strålande jobb och anmälan, besiktning och förarmöte gick precis som väntat helt utan problem. Totalt hade 50 deltagare anlant och första passet började precis enligt utsatt tid.

Inga allvarligare incidenter inträffade och MGCCs medlemmar visade återigen vad "gentlemanna" racing är!

Så blev det äntligen dags för Historic-heatet. Ut på första varvet och mycket lugnt tempo för att känna att allting hänger ihop. Testa bromsar, styrning, växlar osv. Allting fungerar. Nästan hela träningspasset förlöper och allt känns bra, men... Det är när det återstår ca 1 minut som jag får en helt oförberedd improviserad undervisning i hur man sammanfogar kugghjulsdrev med synkringar i en Healey-låda. Som de flesta säkert känner till fungerar dessa två delar som hastighetsanpassning för att växlar ska kunna glida i och en växling ska fullbordas. Tyvärr valde 4'ans synkring i detta fall att ligga kvar lite extra länge mot drevet, överhettas och förånga den olja som fanns mellan delarna innan en synkroniserad hastighet uppnåts. Hårdsmälta inträffar! Mässing och stål ingår partnerskap och väljer att aldrig någonsin släppa taget...

Tyvärr var det bara att åka hem och ta ut växellådan för egen del.

Så till resultaten. Snabbast i respektive klass under dagen var:

Roadsport A

Mats Ohlsson
Christer Almquist
Arne Parnheden

Roadsport B

Otto Dürholt
Torbjörn Svensson
Hans Egonsson

Roadsport C

Dennis Kullman
Joachim Osbeck
Magnus Nambord

Historic

Per Broberg
Anders Ek
Christer Nilsson

RS

Petter Berger
Flemming Bendixen
Peter Strand

Grattis till fina körningar!

Växellådan är nu lagad och den felaktiga synkringringens partnerskap med drevet upphävt av Bertil Carlsson, tack för snabb och bra hjälp! Någon annan orsak än materialfel har inte kunnat hittas och växellådan har fungerat två tävlingshelger på rad sen incidenten.

Res med HH-Ferries till Danmark 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!

HH-Ferries

MGCC Anniversary Tour

Kåge Schildt



En härlig försommarmorgon samlas vi vid Malmömässan alldeles bredvid Turning Torso. Anledningen till att parkeringen är fylld med 140-talet vackra sportbilar är naturligtvis MGCCs 50-års jubileum och Anniversary Tour.

Många går omkring och småmyser, träffar klubbkompisar och diskuterar elementära saker kring sportbilar.

Myser mest gör nog herrar Alf Näslund, Lennart Almström m.fl. som tog det kloka beslutet för 50 år sedan att bilda en sportvagnsklubb.

När vi ser dessa gentlemen idag, deras osvikliga intresse för sportbilar, deras vitalitet och spänst så kan vi räkna ut att för 50 år sedan kan dom omöjligt ha varit mer än i 3 - 4 års åldern vilket gör initiativet än mer beundransvärt.

Frallor och kaffe sitter fint innan vi beger oss till Stora Torget i Malmö centrum för start av touren.

På torget är MGCCs riktiga startramp monterad, Sven-Eric Eriksson försedd med mikrofon och en intresserad publik får njuta av trevliga intervjuer

med både förare och co-drivers.

Teknikern som levererat och monterat ljudanläggningen har hela morgonen envisats med att kablarna måste ligga under rampen så att inte bilarna kör över dom.

Begåvat så det förslår, för rampens träkonstruktion mot gatsten blir en mycket bättre avbitare än ett par gummi-hjul och halvvägs genom startfältet förvandlas Sven-Erics publika intervjuer till interna samtal mellan honom och sportbilsbesättningarna.

Vår underbara tekniker får åter igång anläggningen 10 minuter efter att sista bil lämnat torget...

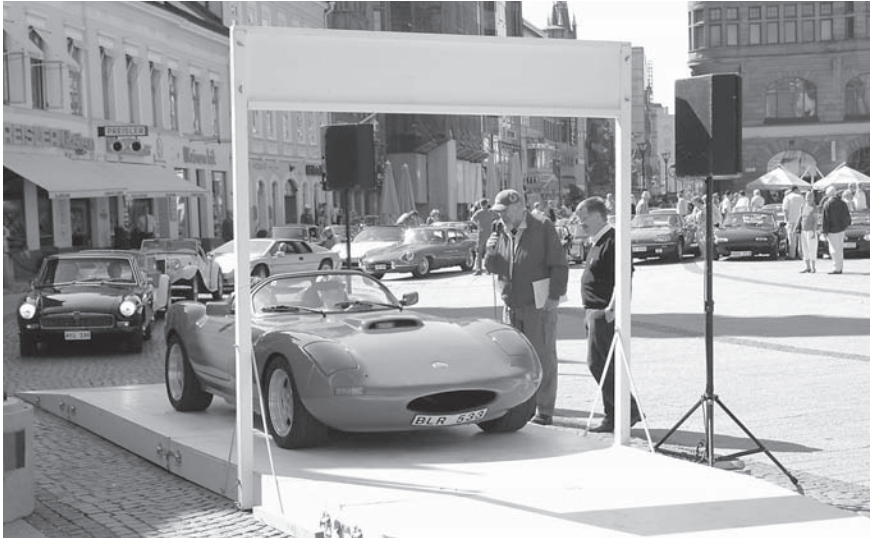
Nåväl, på underbara vägar bär det av uppåt längs Skånes västra kust och mot Helsingborg för lunchuppehåll.

Barsebäck, Bjärred, Borstahusen och Råå är bara några av de samhällen vi passerar längs kusten.

Under ett par timmar förvandlar vi parkeringen i Norra Hamnen till en sportbilsutställning av klass, något som många helsingborgare upptäcker och beger sig dit.

Lunchen på Lagmarks restaurang går inte av för hackor den heller, smakligt, rikligt och gott - bästa MGCC stil med andra ord.





Stämningen är hög, diskussionerna många och när vi slutligen drar oss mot korgen kan vi sammanfatta en upplevelserik jubileumsdag av bästa klass - MGCC klass helt enkelt.

Tack alla ni som lagt ner ett stort arbete i förväg för att planera och genomföra vårt jubileum och tack Alf, Lennart m.fl. för er idé för 50 år sedan - utan den hade vi inte fått uppleva denna fina dag.

Nu drar vi vidare inåt landet genom vacker natur mot Frostavallen i Höör.

Hittarp, Allerum, Mörap och Röstånga passerar vi i ett fantastiskt för sommarväder för att slutligen återigen förvandla parkeringsplatsen vid slutmålet till en utställningsyta för sportbilar.

Här diskuteras ännu fler frågor med sportvagnsanknytning samtidigt som några bänkar sig för att inte missa Sveriges match i fotbolls-VM, det gick väl sådär.

Middagen serveras på Frostavallen och vi kan välja att avnjuta den inom- eller utomhus. Utomhusplatserna är populära och fylls snabbt av hungriga deltagare.



**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



Goda karameller!

Bengt Sahlström



Sekretariatet har öppnat och alla hälsas lika välkomna oavsett man anmält sig i tid eller föredragit det lite dyrare "sistaminuten-alternativet".

Årets upplaga av klassikern Svenskt Sportvagnsmeeting genomfördes 7-9 juli för 33:e gången. Som vanligt var det Knutstorp som var i fokus och årets utgåva kunde bjuda på en vacker palett med sportvagnar från inte mindre än nio decennier!

Som vanligt började det dra i sportvagnstarmen när inbjudan till SSM föll ner i brevlådan, det gällde bara att också få den allmänsociala logistiken att klaffa... Nåväl, till slut lyckades det och en fuktigt gråmulen lördagsmorgon riktades fronten mot Trollenäs slott, strax utanför Eslöv, och årets Sportvagnsrally. En pampig startplats, men av någon anledning var det inte i den fagra slottsparken som startporten monterades upp, utan vi fick nöja oss med den betydligt folkligare parkeringsplatsen. Det fungerade bra det också. Vartefter som minuterna gick fylldes startområdet av det ena fullblodet efter det andra, totalt mötte hela 157 ekipage upp till start, och rätt som det var klockan startdags för de morgonpigga.

Janne Tromark, rallyts speaker, drog igång högtaleriet och började presentera ekipagen vartefter som de rullade in i startporten.

Med vägbeskrivningen i högsta hugg bar det iväg ut på årets runda. Betinget var att hitta rätt under cirka sjuttiofem kilometer samt att efter bästa förmoda klara av sex praktiska kontroller och tolv tipsfrågor. Varken mer eller mindre! Korta körorder kompletterade med fotografier av viktigare vägskyltar gjorde dock jobbet lätt för co-drivern.



Det var stor variation och spännvidd i startfältet. Här den yngre "avdelningen" med Indigo, Smart och Porsche. Bakom "Murena" döljer sig Erik Anderssons, Vagnhärad, Indigo från 1998.



Austin-Healey 3000 från mitten av 1960-talet, med engelskt ursprung, 50-tals design, stålekerfälgar, och en skinande lack huvudsakligen i BRG. Kan en sportvagn bli mer klassisk än så här?

golvet i det trånga halvdunklet under objektet. Då och där lär man sig vad som lämpligen kan kallas fingertoppskänsla! Någon däremot? Kunskap om den svenska skolplikten och den närmare geografiska runt banan i Monte Carlo var också här användbara färdigheter.

Parkeringen till Vägaskeds gamla syndfulla och minnesrika dansbana var nästa mål att rikta in oss mot. Något varv på dansbanan var det emellertid inte tal om då det i dagsläget bedrivs diametralt motsatt verksamhet i de forna nöjeslokalerna. Men varv var det förvisso ändå tal om eftersom den praktiska prövningen gick ut på att rulla fram exakt, om möjligt, den sträcka funktionären gav ”order” om. Den forna verksamheten berördes när det gällde att veta att kadrilj dansas i 2/4-takt och de nutida aktiviteterna genom att veta att det tionde budet kan uttolkas som: ”Du skall inte ha begärelse till din nästas sportbil”.

Nu började diskussionen föras i många av de öppna bilarna om det ändå

inte kunde vara idé att fälla upp suffletten? Men... Nä, den fick allt förbli nedfärd i alla fall i vårt ekipage. Läderhuvor under färd och paraply vid uppehåll kändes mer rätt. Det var ju i alla fall juli månad.

Hur långt vi hade kört när det i roadboken stod att läsa ”Kontroll

4, Ljungbyhed” vet jag inte men hade vi kört rätt skulle det ha tagit ”80-85 minuter” till denna plats. Undrar det? Ljungbyhed, där finns det ju rester av en flygflottilj, då måste detta vara platsen för årets fartiga manöverprov, spekulerade vi. Rätt och fel! Flygflottiljen var rätt, liksom också kontroll, men i år var det precision i form av hästkokastning som gällde. Lite annorlunda kanske, men nog så utslagsgivande. Visste man sen att skurkarna i filmen ”Bullit” körde Dodge och att det i år gått 80 år sedan vårt flygvapen blev en egen försvarsgren så fick man en knuff framåt i ”poängjakten” Att nu regnet tycktes ha upphört gjorde att vi med friskt mod satte fart mot Söderåsens sluttningar och den där hägrande kontrollen.

Väl på plats på parkeringen i Klåveröd visade sig att femte kontrollen utsatte många sinnen och färdigheter för hårdtest. Här gällde det att hålla skeden i vacker hand, eller rättare sagt skedarna ty en i varje hand löd ordern och med en pingisboll på vardera



Herrskapet Henjer kör italienskt, en Alfa Romeo Giulietta Spider från 1961. Rosso naturlamente!



Nummerskylten säger det mesta men man kan förstås tillägga att Roland Kreutz Triumph är av årsmodell 1966. Det gjorde i alla fall Janne Tromark i sin presentation.

skedbladet, innan balanseringspromenaden på plankor tog vid. Halvvägs skulle redskapsutrustningen hamna i händerna på näste besättningsmedlem innan återgång verkställdes. Och då skulle de små vita bollarna helst ligga kvar på sin plats. Om sanningen skall fram så var det nog lite lättare än vad man kan tro av ovanstående beskrivning. För de som föredrar traditionellt klassiska frukter var det dock inte helt lätt att klura ut att det var en papaya som låg på bordet här. Det kunde ju lika väl ha varit en Mango... Eller? Eller kanske rent utav en Rambutan? Men hur många cylindrar hade då fartvidundret vars motorljud vi fick lyssna till? 8, 12 eller 16? Från en deltagare hördes försynt: "Får man extra poäng om man vet vilken bil det är och var det är inspelat?" Jaha, men vi andra då?

Nu var det inte så fasligt långt

kvar till Knutstorp så vi undrade, med nyfikenhet gränsande till spänning om det traditionella idealtids/snitthastighetsprovet skulle dyka upp under rallyts sista skälvande etapp? Men icke så, i år hade arrangörerna skippat fartinslagen till förmån för touringkänslan. Utslagsgivande inslag saknades dock förvisso inte, som förhoppningsvis framgått. Inte minst fick vi erfara det vid sista kontrollen på Knutstorp. Här väntade nämligen den traditionella "garageporten". Alltid lika svårt att få stolparna på rätt avstånd, hur många gånger man än utsätts för dessa rörliga "pinnar". Här var det dock mest tal om en prövning för funktionärerna för precis som förra året försvann den eviga, nåja, Knutstorps-solen och himlens portar öppnades just när det var dags för rallyts målgång. Något som känns som en aningen onödigt tradition. Vi hade dock lyckats att ta oss

runt och det med taket nedfällt. Men vattenmängden var nu så koncentrerad att läderhuvornas infärgning började gå i lösning och en vacker, nåja, "krigsmålning" rann utmed kinderna. Paraply och intressanta heat på banan rådde dock bot på dylika fuktproblem.

Det blev en trevlig eftermiddag i väntan på den avslutande prisutdelningen. Som antytt; mycket fart och tävlingsnostalgi kombinerat med en ytterst trevlig parkeringsplats gjorde att tiden gick fort. Att dessutom solen snart slog ut i full blom, om uttrycket tillåts, gjorde ju inte eftermiddagen sämre. Klockan 16.30 hade rallyansvarige Leif Jespersson och hans medhjälpare dukat upp ett stort och välfyllt prisbord toppat av den traditionella resan till England. Först ut att mottaga meddeltagarnas jubel och hyllningar blev startnummer 74, den Mazda-körande, en MX 5 från 1991, Pehr Pröjtz. Vi gratulerar och önskar trevlig resa!

Svenskt Sportvagnsmeeting 2006 var dock ingalunda slut i och med rallyts avslutning, tvärt om! Nu väntade, efter kvällens goda fest, söndagen med mängder av spännande tävlingar med rafflande bataljer under en strålande högsommarsol. Spännande race som gav betydligt fler mervärden än dagens professionella tillställningar. Bara det att under en och samma dag med alla sinnen få uppleva allt ifrån en blå Bugatti från 1920-talet till en nästan ny Radical Pro Sport. Lägg där till ett myllrande depåliv och 350-400 potenta sportvagnar prydligt uppställda till allmänt beskådande och beundrande. Ja, det är SSM i ett nötskal!

Och tänk, nu är det mindre än ett år till nästa Sportvagnsmeeting på ärevördiga Ring Knutstorp... Tack för i år!



En fullträff på första kontrollen hade Porsche-åkande Christer Sirath, Furulund, med sin 911 Carrera 4 från 1991.



Nöjda deltagare är alltid trevligt! En fullträff på kontrollen bidrar förvisso till trivseln. Men är dock inte nödvändig eftersom SSM-rallyt är en trivsamt lek. Inte att förglömma.



Kontrollen på Ljungbyheds forna flygflottilj bjöd på kast med ovillig hästsko. Svårt att avgöra om det var tur eller skicklighet som behövdes för att ge järnet den rätta luftfärden.



Fyra nyanser av rött skulle man kunna säga om dessa företrädare för de tre stora sportvagnsnationerna. M.G., Porsche och Maserati var namnen.



Fartfyllt utseende även vid stillastående bjuder Super Seven-modellen på. I förgrunden Caterham-ekipage Erik Sundberg, 1988, och följd av Christian Jönssons ett år äldre bygge. Bakom dessa en 1800S från 1964, som sig bör på ett svenskt sportbilsmöte.



Skedgång på en spång kan vara hur lätt som helst om bara bolluslingarna inte ramlar av...



Lämpligt vattenskydd till en liten hårig Dare G4, precis så vågad som namnet betyder. En utrustning som inte var helt fel under ett par timmar på lördagseftermiddagen. Dock även bra mot sol...



Två entusiaster som brinner för Lotus Elan. MGCC-ordföranden Per Broberg låter här Bengt Arvelid torrköra racebilen från 1963.



När det är race är nummerskylten vänd! Jørgen Witting, Odense, radar upp M.G. TC:n från 1946 för ännu en dust på banan. Heatet innehöll äldre formelbilar och förkrigsbilar och var en fröjd för såväl öga som öra, och näsa!

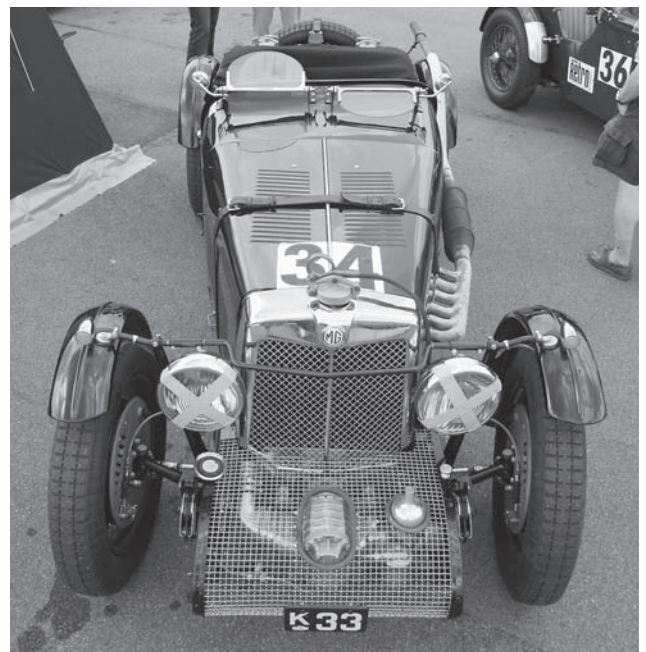
sid. 10



I år blev det Pehr Pröjtz som vann den åtråvärda englandsresan med hjälp av sin Mazda MX 5 årgång 1991 och gratuleras här av rallygeneral Leif Jespersson, t h.



Premiär var det för Janne Hansons Bugatti T35, 1929, medan Per-Olof Håkanssonns två år äldre T37A, t v, är mer beprövad. Bakom dessa syns Magnus Nergaards Riley årgång 1931.



En synnerligen potent M.G. med 73 år på "nacken" visade Svend Algren från Helsingør upp på banan under SSM-helgen. Registreringsnumret ger en vink om modellen, om man säger så.



Bland USA-Fordar, Lotus Cortinor och Amazoner i "Nostalgia-heatet" återfanns Sissela Lindebjer, Skänninge, i sin ljusgula Cooper S "koja" från 1965.



Lennart Henjer från Karlshamn deltog i GT/GTS 4-klassen med sin fyrtiofemåriga Alfa Romeo Giulietta Sprint.



Lopp 10, "Äldre GT/GTS-bilar" bjöd på mycket skön racing. Närmast kameran drar Lars-Göran Hagman, Kumla, på ut ur bilden med Marcos 1800GT anno 1964.



Frank Högman, Lindesberg, edlar på sin Porsche 911, 1965, för att hålla bland annat helsingborgaren Anders Eks, Lotus Elan S2 1965, bakom sig.

Historien upprepar sig (som tur är)

Per Roxlin

Motorn går igång utan problem, härligt rätt och kraftfullt. Oljetrycket ser fint ut. Ettan glider i och när kopplingen får grepp börjar ekipaget rulla...

Det var ganska exakt 35 år sedan jag gick igenom samma procedur i samma bil och med samma antal fjärlar i magen. Nu på Ring Knutstorp, SSM, förra gången på Bofinksvägen i Vejbystrand.

Efter att jag skildes från den 1972 för en mycket mer komfortabel MGB, har både bilen och jag varit med om mycket och blivit förändrade på flera olika sätt.

Bilen, en MG Midget från 1962, har nog ändå varit med om mest. Från första dagen blev den utnyttjad som racingbil utav Bosse Elmhorn på BMC Sweden och efter bara ett år blev den centralfigur i ett projekt som inte gick av för hackor.

Man beslöt sig för att skapa en renodlad GT-bil för att utmana toppskiktet i Svensk Banracing, Grupp 4.

Bilen strippades, lättades, fick aluminiumkaross och plastfront, motor från en Cooper FJ, skivbromsar och mycket annat smått o gott.

Premiären på Skarpnäck i maj 1963 blev väl inte riktigt enligt planerna. Den visade sig mycket svårkörd och nervös så den ende som vågade sig på att ratta var Hasse Radefalk. Det blev bara två tävlingar det året men Midgeten blev i alla fall uppmärksam. Den hade ju varit med i toppen och utmanat självaste Harald Kronegård i sin Elite.

1964 deltog den i flera SSK-tävlingar.

1965 tog Reine Wisell över den och efter att ha modifierat ytterligare och finjusterat ett och annat visade han att det gick att prestera fina resultat.

Han deltog i totalt 14 race detta år. Både på bana och på is. Totalt slutade han på 7:e plats i SM. Han körde också internationellt på Roskilde Ring.

Det är just i detta 1965 års skick bilen nu återställts både tekniskt och färgmässigt.

1968 och 1969 racade den mycket i händerna på Kurt Axell, Jönköping.

Sedan köpte jag den för första gången och renoverade den tillsammans med min bror Björn och gjorde den godkänd för landsväg.

När då den där snygga MGB:n dök upp med sina goa säten och vevbara fönster blev jag av med den för en mycket lång period.

Jag fick dock återse den kort under 80-talet i Mats Neglens garage i Oxie. Där vilade den tryggt och bara väntade på att bli uppfräschad igen. Mats lovade att höra av sig om det av någon outgrundlig anledning skulle visa sig att han inte skulle hinna med projektet.

1999 ringde han... då köpte jag den igen... för andra gången.

Sedan har tiden glidit iväg och normalt förvävsarbete har lyckats ta överhand och totalt spolierat alla optimistiska tidsplaner.

Sedan kom räddningen. Ingemar Wittström. Han lyckades med det omöjliga. Först övertalade han mig att det var säkert inte så mycket jobb för att få ihop grejorna. Sedan satte han igång med praktisk bevisföring och lyckades ganska snart att få projektet på rätt köl så att det inte längre verkade så hopplöst. Vi blev kompanjoner, delade alla kostnader och äger nu bilen 50-50 tillsammans. Meningen var också att vi skulle dela på arbetstimmarna. Nu skulle jag egentligen kunna motivera varför det inte blev så riktigt. Men den diskussionen har jag och Ingemar haft mellan oss själva..... Fördelningen av nedlagd tid ligger nog på 95-5, till Ingemars favör.

Utan honom hade jag inte kunnat trycka på startknappen i år heller.



Vinnaren av Alf Näslunds kanna - "Mötets bil", Per Roxlin, MG Midget Special.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Nöjesparken Sommarlust

Åke Richter

Söndagen den 21/5 var MGCCs medlemmar inbjudna att delta i en "veteranbilsträff" som arrangerades av Nöjesparken Sommarlust i Kristianstad. Temat för träffen var sportbilar och äldre entusiastfordon. Eftersom grindarna på Sommarlust inte öppnades förrän framåt tolv tiden, så tyckte vi från MGCCs sida att det kunde vara trevligt att samla deltagarna tidigare på dagen och köra en gemensam "touring" på några utvalda småvägar upp till Kristianstad.

Som första startpunkt valdes Mc Donalds vid Svågertorp utmed E22 strax söder om Malmö. Nästa uppsamlingsplats var bilprovningen i Hörby. Därifrån kördes sista sträckan upp till Kristianstad dit man beräknades att anlända ca kl. 12.00.

Det skulle emellertid visa sig bli en ganska "slimmad" tillställning. Om det orsakades av bristande marknadsföring eller bristande intresse, överlåter jag åt andra att bedöma, men kl.9:00 då starten skulle gå, så kunde man konstatera

att en (1) bil infunnit sig. Nämligen Fredriks röda Porsche som vi förväntansfullt suttit och inväntat deltagarna i.

Snabb överläggning, skulle man välja att inse nederlaget och avsluta eländet här, eller skulle man fullfölja det uppgjorda schemat och åka vidare till Hörby i ensamt majestät. Med tanke på att ingen visste hur många som ev. väntade upp i Hörby, valdes det senare alternativet. Resan fortsatte därför på de förut utvalda småvägarna upp till Hörby. Inga större problem att hålla ihop "klungan" således. Då vi närmar oss bilprovningen i Hörby, konstaterar vi till vår glädje att något hänt som ingen trodde var möjligt.

Deltagarantalet hade ökat med 100%. Dvs. ytterligare en (1) bil anslöt sig, närmare bestämt Anders Nordstedt med sin BMW Z3M. Tack Anders.

Den fortsatta resan till Kristianstad genomfördes utan nämnvärd dramatik och kl. 12.00 rullade "kortegen" med 2 bilar in genom grindarna till Sommarlust.

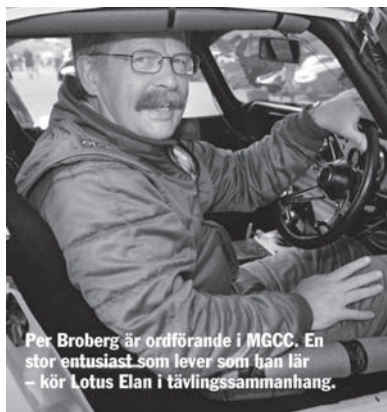
Allan som hade "fuskkört" på större

vägar med folkabuss och släp, hade redan parkerat sin SWEBE på parkens bästa område. Även MGCCs PR verksamhet med banderoller, flagga, "rullgardiner" etc. var i full gång, strategiskt placerade strax innanför entren. Reserande dagen förflöt emellertid i en positiv anda och det utvecklade sig efter hand till en riktigt trevlig tillställning.

Något strålande solsken blev det visserligen aldrig tal om, men temperaturen höll sig ändå på en anständig nivå.

Det totala deltagarantalet motsvarade nog inte riktigt arrangörens förväntningar. Då alla var på plats, kunde man räkna in ca. 15-20 bilar och ett trettiotal motorcyklar. Med tanke på att det var ett förstagångs arrangemang som inte hunnit etablera sig bland klubbar och andra intresserade så kanske resultatet inte är så nedslående. Man lovade därför att återkomma nästa år och då med förhoppningen att kunna presentera lite bättre deltagar- och publiksiffror.

Visst påminner den starkt om en Ferrari 500 Mondial, en racersportvagn från mitten av 50-talet? Stämmer! Erik "Ockelbo" Lundgren lånade Ulf Norinders Ferrari och göt av aluminiumkarossen i armerad glasfiber. Långt senare dyker karossen upp i Karlstad och blir "Pagano." Ett bygge med mycket Alfa-influens, precis som Ockelbos egen bil för 46 år sen!



Per Broberg är ordförande i MGCC. En stor entusiast som lever som han lär – kör Lotus Elan i tävlingsammanhang.



Magnus Ahlqvist från Smålands Rydaholm må vara mest känd för sina konstverk i aluminium (se Nostalgia 8-06). Men ibland tar han ledigt från jobbet och rattar sin Cooper T71 från 1964. Det är en bil med FJ-motor med dubbla Webrar och hela härligheten. På Knutstorp vann Magnus båda loppet i säker stil.

Motorfest när den är som bäst

Sommarens höjdpunkt för alla riktiga bilsportentusiaster, Svenskt Sportvagnsmeeting, arrangerades i år för 33:e gången. Likt tidigare år blev helgen 7-9 juli på skånska Ring Knutstorp en riktig motorfest. Hela tolv klasser bjöd på en fantastisk palett intressanta bilar från Bugatti typ 37A av 1927 års modell till dagens sportvagnar.

Av Svereric Eriksson (text), Joachim Cruus (foto)

Skånska Ring Knutstorp är som gjord för trevliga, publikvänliga arrangemang. Grönskan och de naturliga läktarna runt banan skapar en härlig stämning. Och själva banan på drygt 2 km bjuder förarna på omväxlande utmaningar och publiken kan se i stort sett hela banvarvet.

Svenskt Sportvagnsmeeting har blivit en klassiker. Ett fullmatat arrangemang med det mesta man kan önska sig på fyra hjul.

Arrangörsklubben MG Car Club Malmö Centre (MGCC) bildades 1956 som en underavdelning till MG-klubben i Sverige. Först var det meningen att klubben enbart skulle tillåta medlemmar med MG-bilar, men detta ändrades efter tioåret år och då blev det bättre fart på klubben.

Klubben växte och har idag nära 400 medlemmar. För 33 år sedan startades Svenskt Sportvagnsmeeting. Per Broberg är ordförande i klubben och tävlar själv med en Lotus Elan.

– De två första åren (1974-1975) hölls meetinget på Scandinavian

Raceway i Anderstorp, berättar Per, men därefter har vi varit Ring Knutstorp i Skåne trogna. Nu har SSM vuxit kraftigt och utvecklas fortfarande. Jag tycker till exempel att det nya samarbetet med Albinsson & Sjöberg, i form av Nostalgia Magazine som mediepartner, är en mycket viktig utveckling för oss och tävlingen.

Man of the meeting

Nostalgia, som var tävlingens mediesponsor, stod också som värd för "äldre standardbilar över 1150 cc" – en brokig samling med allt från kvicka Hundkojor via Lotus-Cortinor, Volvo Amazoner, Ford Falcon Futura Sprint till den verkliga jätten Gluff-Gluff, Ford Galaxie!

Dagens man blev dock Pekka Nyström som rattade sin nyinköpta Chevrolet Corvette i klassen Modsport på ett sätt som fick garvade entusiaster att nästan tappa andan!

Inte nog med att Pekka satte ett nytt imponerande varvrekord för klassen med 61 sekunder, hans

Corvette på 735 hästar var verkligen något att se och framförallt höra. Det tunga V8-soundet hade ersatts av ett sjungande ljud som mer påminde om högvarviga formelbilar. Men så kunde Pekka också varva den Joe Gibbs-trimmade (NASCAR-legendar) motorn till 8.500 varv/min!

Gamla gudar

Såväl i depån som på banan trängdes både gammal och ung. Flerfaldige danske F3-mästaren Ole Vejlund (63) ger sig inte. Den sympatiska dansken hemmahörande i Charlottenlund norr om Köpenhamn, rattade in sin Reynard SF87 Formel Ford 2000 till en pallplats i båda racen. ▶



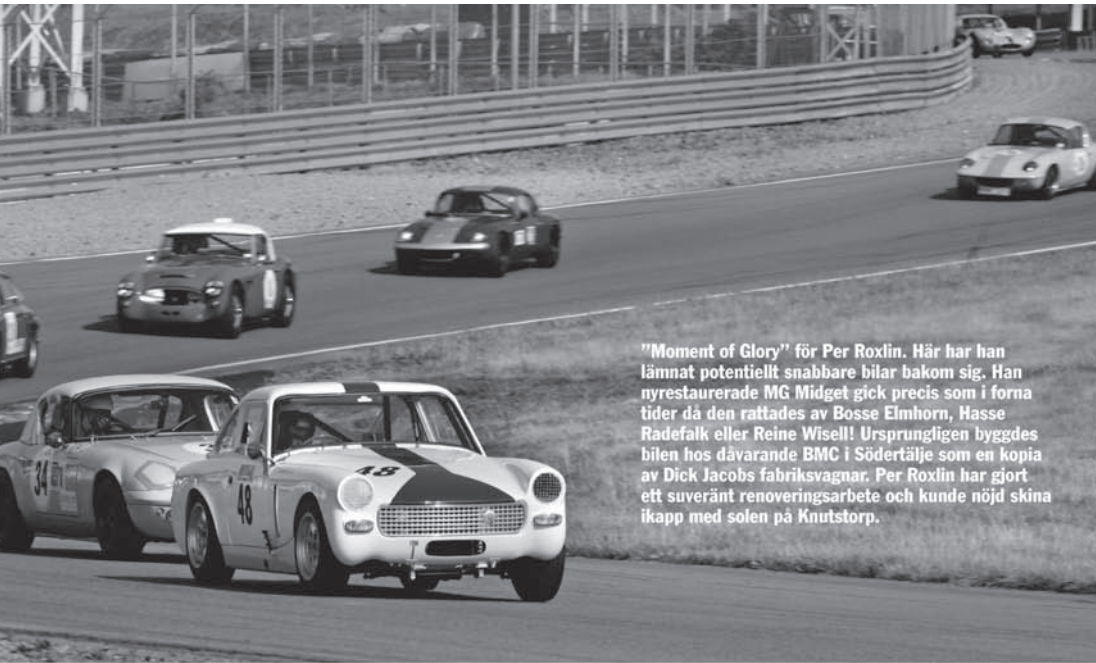
Jan Nordgren kör Clubman med en Phantom S22. Det låter helbrettiskt men är skånskt! Ty Jan och en kollega köpte helt sonika tillverkningsrätten till Phantom när detta företag gick över till att bygga sportvagnar för vardagsbruk. På så vis tillverkas nu dessa små raketer i norra Skåne!



Äpplet faller inte långt från päronträdet. Jens Hansens dotter Catharina rattar med stor finess en av pappa konstruerad och byggd Hansen Mk.III. På Knutstorp var hon inte riktigt nöjd med bilen och pappa lade pannan i djupa veck. Under åren har pappa Jens haft många goda chaufförer i sina bilar. Namn som Tommy Brorsson, Hans Edvinsson och Keke Rosberg kanske räcker en stund?



Den eviga fighten – David mot Goliat! När Hundkojan kom i slutet av 50-talet och Mini-Cooper 1961 inträffade en sensation på de brittiska racerbanorna. De segervana Jaguar Mk.2 jagades av de små "Kojorna" och fick ofta stryk! På Knutstorp kunde fighten återupplevas. Johan Solman från Virserum i en fin Jaguar Mk.2 från 1961 hade fullt sjå att hålla undan. Det gillade publiken!



"Moment of Glory" för Per Roxlin. Här har han lämnat potentiellt snabbare bilar bakom sig. Han nyrestaureerade MG Midget gick precis som i forna tider då den rattades av Bosse Elmhorn, Hasse Radefalk eller Reine Wisell! Ursprungligen byggdes bilen hos dåvarande BMC i Södertälje som en kopia av Dick Jacobs fabriksvagnar. Per Roxlin har gjort ett suveränt renoveringsarbete och kunde nöjd skina ikapp med solen på Knutstorp.



Äpplet och päronträdet liden ... Ytterligare bevis är Anders Berger från Bengtsfors i Dalsland. Anders rattar sin Ford Escort årgång 1970 med samma finess som sin betydligt mer berömda fader, en av svensk racings legender – Erik Berger. På Knutstorp kunde inte Erik ställa upp. Motorn hade gått till de sälla jaktmarkerna i Velodromloppet så den 80-åriga fartfantomen fick motvilligt stanna hemma!



Bengt Dahlgren från Förslöv rattade denna magnifika MG Magnette Typ K från 1933. Gemensamt för alla trettiotal-MG Magnette var att de hade sexcylindrig motor med volym varierande mellan 1.087 och 1.286 cc och effekter från 39 till 120 (kompressormatad).



Dansken Kaj Sørensen kom till Knutstorp med en av meetingets gulligaste bilar. En Honda S800 Coupé från 1968. En bil som tidigt skvallrade om att Honda skulle bli att räkna med även på bilsidan. Vill minnas att F1-världsmästaren Denny Hulme överraskande vann ett lopp på Nürburgring med en S800 Coupé,



Pekka Nyström kunde inte leva utan en Corvette när han sålt sin förra "dräparvagn". Fick återfall och hittade en kanonvagn i Kanada. En kopia av välkände John Greenwoods "Spirit of Le Mans" som vällade uppståndelse i Frankrike 1976. Grunden är en Corvette Cab från -69. Motorn är en pärla byggd av NASCAR-legenden Joe Gibbs. Soundet är något som bara måste höras ... Det är närmast obeskrivligt. Det erkände till och med de som helst lyssnar till italienska V12:or! "Jag brukar växla vid 8.500 och då låter den bra. Motorn är en 5,8 liters smallblock som preparerats till 735 hästar vid 8.900 varv.

Populära ansikten i depån både nu och då. Fr.v. Båstads Colin Chapman, Jens Hansen (byggherre bakom alla segerrika Hansen Fvee och mästarestauratör av sportvagnar, bland annat Ferrari Dino 206SP), "Johan" Svensson (legendarisk mekaniker åt maken Ulf) samt Ulf Svensson, Sveriges John Surtees, det vill säga lika bra på två hjul som på fyra! Ulf var ofta den som såg till att Ronnie & Reine inte hade det för ensamt i täten i F3-tävlingarna på 60-talet!



Inget riktigt sportvagnsmeeting utan en läcker Ford GT40! Norrmannen Reidar Thoresen räddade tillställningen med sin Ford GTD 40 Mk.1 från 1992. En verkligt fin replica byggd av GTD som då höll till i Poole. En härlig bil som ger de rätta vibrationerna.

► Det var något som imponerade på bland andra Ulf Svensson, gammal racermatador på både två och fyra hjul, som gästade SSM tillsammans med välkända hustrun och mekanikern "Johan!"

Bilsport Classic-heatet bestod av äldre formelbilar och förkrigsbilar, en tilltalande blandning. Där fanns ett par Bugatti från 20-talet, en MG Magnette Typ K från 1933 och som vanligt en god samling 500 cc midgets. Heatet vanns av Magnus Ahlqvist i sin nyrenoverade Cooper T71 med Ford-Cosworth-motor.

Magnus är i vardagslag karosserikonstnär i Smålands Rydaholm med många otroligt välhamrade aluminiumkarosser på sitt samvete.

Greger och Berger ...

Bilsport Retro Cars-heatet bestående av "Nyare standard- och GT-bilar" var stort och mycket modellomfattande. Figheten kom att stå mellan Halmstads Ken Tyrrell, Greger Pettersson, och Anders Berger från Bengtsfors, son till legenden

Erik Berger som inte kunde komma till start eftersom hans motor insjuknat akut vid Velodromloppet i Karlskoga häromsistens. Nu kunde herrar Pettersson/Berger ta var sin seger vilket var ett salomoniskt vist resultat. Båda körde Ford Escort, Greger hade en Zakspeed-Escort från 1975 medan Anders rattade den välkända lila Escorten från 1970.

Klassens minsting var en näpen Honda S800 Coupé som rattades med bravur av dansken Kaj Sörensen. Hur kommer en normalbyggd förare in och ur?

Ekonomiklassen

Det finns en klass inom sportvagnsmästerskapet som är mer än speciell. Det är Clubman, som startades i England (var annars?) av folk som ville köra racersportvagn utan att behöva inteckna huset långt ovanför skorstenen. En av de allra första

att bygga bilar för klassen i början av 1960-talet, var den legendariske major Arthur Mallock som kallade sina bilar för Mallock U2 (you too!).

Klassen har kanske aldrig vuxit till sig i Sverige. Men ett väl sammanstevtsat gäng på 15-20 förare/bilar håller Clubman-fanan högt.

Bröderna Mumm tillhör "inventarierna." Stefan Mumm är en av klassens drivande krafter och kör en Mallock U2 Mk.29. Broder Bjarne har en något nyare Mallock U2, en Mk.34. De ser båda Clubman-racingen som ett utmärkt sätt att koppla av från krävande vardagssysslor – Bjarne är vd för Åhléns och Stefan är annonsbyråman.

– Clubman är en perfekt form av avkoppling, menar Bjarne. Även om bilen har extraordinära prestanda så är den tämligen enkel. Den är också relativt lättkörd och framförallt är den inte dyr. Priset per hästkraft och nöje är oslagbart, menar Stefan.

MG Midget med historia

Per Roxlin från Landskrona rattade en MG Midget med historia i SSM på Knutstorp, en bil som på sin tid byggdes på BMC i Södertälje med legenden Bosse Elmhorn som pådrivande kraft. Bosse var tävlingschef hos BMC och dessutom tävlingsförare av kaliber.

Idén till bygget hade inte överraskande kommit från England, från MG-fabriken i Abingdon utanför Oxford. Där hade förra tävlingsföraren Dick Jacobs lyckats övertala John Thornley (Mr. MG) och motorspecialisten Syd Enever att bygga tre MG Midget GT. Två för tävling och en som reserv. När de stod klara i maj 1962 lånades de ut.

Till att börja med använde man BMC:s A-motor uppbrord från 948 cc till 979 cc, något som gav en effekt på strax under 80 hk. Senare fick bilarna FJ-trimmade motorer på 997cc och 90 hk för att till slut begåvas med motorer på 1100 cc och strax över 100 hk.



De körde som om varje varv var det sista! Tro inte att historisk racing handlar om någon "frökenkörning." Ingalunda. Här har Uno Svensson från Hällefors fått jätten Gluff-Gluff på insidan av sin smarta Ford Capri RS3100. Det är SuperStar-föraren Göran Boström som kastat in sin Piko-Ljungfeldt-Chevrolet Camaro på inner efter en sen inbromsning efter start. Klassen för "nyare standard- och GT-bilar" kunde för övrigt visa upp 15 olika märken och än fler modeller!



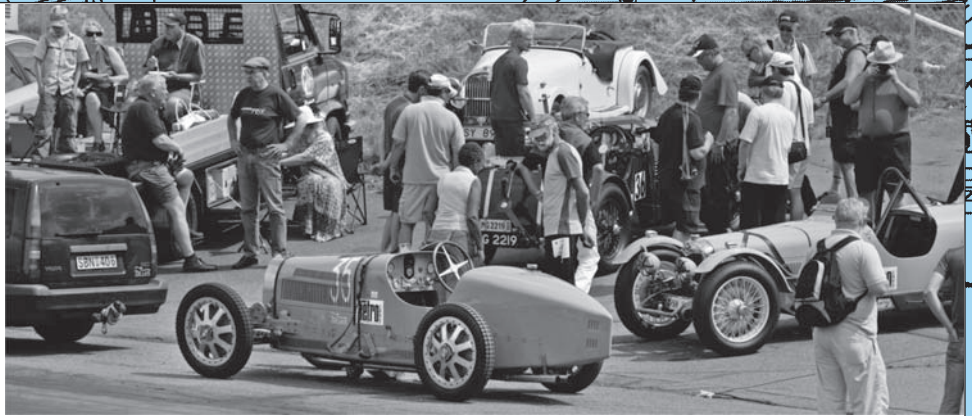
Elaka motorskribenter i Tyskland skrev att NSU Prinz 1000 såg ut som en tvåköpp! NSU var bland annat kända för sina mycket fina motorer. Vem minns inte 50-talets TT-hojar med Werner Haas & Co? Men även bilarna begåvades med fina motorbyggen. NSU Prinz 1000 var inget undantag vilket Lars Göransson från Helsingborg gärna vill bevisa.



Än leva de gamla gudarna! Danske F3-legenden Ole Vejlund kan inte ge sig. Numer rattar han en Reynard SF87 (Formel Ford 2000) med samma bravur som gjorde honom till en av Nordens främsta "den gang."



Någon som kommer ihåg gangsterfilmerna med Eddie Constantine? Denna typ av Citroën, Berline 11, eller systermodeller, fanns alltid med. På Knutstorp visade dansken Erik Larsen från Odense upp sitt exemplar.



Ovan: Den här bilden säger mycket om SSM. I ett hörn av depån hittade man Bugatti, Riley, MG Magnette och Morgan! Det är klart som korvspad att alla trivs! Att få spatsera omkring i ett levande museum i dagarna två är väl nästan oslagbart!



Han får sina ryck ibland – föraren som förr kallades Halmstads Ken Tyrrell, Greger Petersson. Här rattar han sin fina Zakspeed-Ford Escort till seger i lördagens race med Anders Berger i en äldre Escort närmast bakom. På söndagen var rollerna ombytta.



Tysken Peter Störhman, från Lübeck, gästar gärna Sverige och visar stolt upp sin Lotus Elite från 1960. Bilen är i ett fullkomligt otroligt skick. Det var Colin Chapmans första GT-bil och har ett monocoquechassi/kaross i armerad glasfiber! Motorn är en Coventry-Climax på 1.216 cc med standardtrim 83 hk vid 6.100 varv. Bilen blev en succé på banorna. Alfor blev fränkörda! Men försäljningsmässigt blev den en dyrbar flop. Lotus förlorade pengar på varenda bil som byggdes!



Oooops! Närbkontakt i midgetklassen. Lars Hågeman i en Swebe gör en piruett upp i luften efter en contretemps med Olle Linde i en Cooper från mitten av femtiotalet. Men inga hard feelings efteråt. Lars och Olle kunde ses i samarbete med att få i ordning den en gång Svenne Bergvägg Andersson/Bengt Peterson-byggda vagnen till nästa race! Bengt Peterson var för övrigt far till en viss Ronnie Peterson – äplet och päronträdet igen!



Clubman Racing är ett unikum i svensk racing. Mycket mer speciell kan en racingklass inte bli! Två av klassens stöttepelare är bröderna Mumm. På bilden är det Bjarne till vänster och Stefan till höger. Trots krävande civila jobb – Bjarne är vd för Åhléns och Stefan är reklamguru – gillar bröderna att få åla ner i var sin Clubmanbil och "koppla av."



Säga vad man vill om Austin. De var tidigt ute när det gällde samarbete med Pininfarina. Ty redan 1958 presenterade A40 Farina 1. En bil som var riktigt avancerad i karossformen. Men under den vackra plåten var allt som vanligt, tyvärr. Men det stör varken Elmon Larsson från Lerum eller Jörgen Albertsen från Roskilde. De har båda satt fart på var sin A40 Futura som den också kallades. Den minnesgode kommer säkert ihåg att en viss Sir Frank Williams startade sin karriär med att köra som en galning med en A40!



Svenskt Sportvagnsmeeting är ett publikvänligt arrangemang. Mycket att se, mycket att uppleva på nära håll. Tolv olika tävlingsklasser, utställning och mycket mer. Samt en slösande sol. Kan det bli mycket bättre på den naturfagert belägna banan vid Söderåsens fot?

► 1970 fick Per Roxlin möjlighet att köpa bilen. En pojkdrom gick i uppfyllelse.

– Att få köra tävlingsbil på vanlig väg var ju drömmen! Bilen hade registrerats men var ändå tävlingsmässigt spartansk, minns Per Roxlin.

Några år senare såldes bilen vidare, men den fanns fortfarande starkt i Pers minne och kanske framförallt hjärta!

– 1999 fick jag möjlighet att köpa tillbaka MG:n och äga den för andra gången.

Det skulle ta sju år att återställa

bilen i sitt ursprungliga tävlings-skick och vid årets SSM gjorde bilen comeback i händerna på Per.

Skånsk fantom

Jan Nordgren från Höllviken söder om Malmö, är ännu en entusiast av renaste vatten. Tillsammans med en kollega köpte han helt sonika tillverkningsrätten till den brittiska Phantom-vagnen!

– Det lär vi inte bli rika på, säger Jan och skrattar. Men det är roligt att kunna bygga bilar här i Sverige. Ett rolling-chassi betingar i runda tal 300.000:- vilket i sammanhanget

är billigt. Sen beror det lite på vilken typ av motor man vill ha. Vanligast är nog en Ford Zetec 1800 nära standardutförande på cirka 155 hk.

Inemot 250 deltagare förnöjde publik och sig själva i dagarna två och stämningen i depån var glad och otvungen.

– Det är en fröjd att promenera runt här och träffa alla glada, positiva människor, sa en känd motorprofil spontant. Och så hjälper de varann. Se bara på de härliga Midget och Clubman-gängen, inte underligt att alla trivs och kommer tillbaka år efter år! □

Rally med 157 startande blev levande museum!

En av lördagen begivenheter var ett sportvagnsrally. Det startade från det idylliska Trolleånäs slott i mellersta Skåne och tog sedan vindlande vägar till Ring Knutstorp vid Söderåsens fot. Under rallyt bjöds de deltagande på knepiga frågor och när rallykaravanen Nädde Ring Knutstorp stod det klart att Pehr Pröjtz i en Mazda MX-5 vunnit. En av de 157 som vädrade sin finbil var SBF-chefen, tillika MGCC-aren sedan tjugotalet år, Kåge Schildt. För dagen satt han inte bakom ratten i en Austin-Healey, utan i sin Indigo 3000. Kåge var för övrigt tävlingsledare

för SSM under åtta år.

– En liten regnskur kunde inte dämpa entusiasmen, menade Kåge. Det var annars ett varmt och sommarfagert Skåne som vi körde fram genom. Min Indigo 3000 har chassinummer 41 och är den sista officiellt byggda. Det är en härlig bil och det var verkligen synd att det inte blev fler. Bengt Lidmalm's projekt var definitivt värt ett bättre öde.

När rallydeltagarna kom till Knutstorp fick de en helt egen parkering nära banan. Därmed fick arrangemanget ett levande museum! Det var en ren fröjd att gå omkring i sommarvärmen och njuta av bilar som



Var ska slevan vara om inte i grytan? SBF-basen och MGCC-medlemmen Kåge Schildt fanns naturligtvis på plats på Knutstorp. Han var under många år tävlingsledare för SSM, senare vädrar han med glädje en stora Healey "Works Replica" i sportvagnsracingen eller som här, sin Jösse Car-bygga Indigo 3000.

Volvo P1900, Aston Martin Vantage, TVR Chimera 500, TVR Cerbera Lightweight, Maserati BiTurbo Spyder,

Dino 246GT, Indigo 3000, Allard Palm Beach Mk.I, Smart Roadster och många, många andra godingar ...

SSM Resultat

ÄLDRE TVÅTTSIGA RS "RYDS RACING TROPHY."

- Race 1**
 1. Niklas Johansson, Tiga SC82
 2. Jan Hellberg, Shrike P15
 3. Lars-Gunnar Johansson, Lola SC81
Race 2
 1. Niklas Johansson, Tiga SC82
 2. Jan Hellberg, Shrike P15
 3. Lars-Gunnar Johansson, Lola SC81

ÄLDRE STANDARDBILAR UPP TILL 1.150 CC. "FÖRVALTNINGSTEKNIK-HEATET."

- Race 1**
 1. Lennart Thurn, Morris Cooper S
 2. Johan Solman, Jaguar Mk.2
 3. Lars Byström, DKW F12
Race 2
 1. Lennart Thurn, Morris Cooper S,
 2. Lars Byström, DKW F12,
 3. Nils Olof Johansson, Saab 96 Sport.

ROADSPORT A "BAHCO-HEATET."

- Race 1**
 1. Jan Brolund, Caterham Seven
 2. Christer Almqvist, Caterham Seven
 3. Mats Ohlsson, Porsche 964Cup

ÄLDRE FORMELBILAR, FORMEL VEE.

- Race 1**
 1. Roger Johansson, RPB
 2. Sven-Åke Svensson, Austro Fox
 3. Lars-Gunnar Johansson, GMS III
Race 2
 1. Roger Johansson, RPB
 2. Lars-Gunnar Johansson, GMS III
 3. Catharina Hansen, Hansen Mk.III

ÄLDRE FORMELBILAR OCH FÖRKRIGSBILAR. "BILSPORT CLASSIC-HEATET."

- Race 1**
 1. Magnus Ahlqvist, Cooper T71
 1. Glenn Andersson, Alfa Dana
 1. Mogens Christensen, Alfa Dana
 1. Göran Anderberg, Lola Mk.III FJ
 1. Jörgen Witting, MG TC
Race 2
 1. Magnus Ahlqvist, Cooper T71
 2. Göran Anderberg, Lola Mk.III FJ
 3. Mogens Christensen, Alfa Dana

NYARE STANDARD- OCH GT-BILAR. "BILSPORT RETRO CARS-HEATET."

- Race 1**
 1. Greger Peterson, Ford Escort-Zakspeed
 2. Anders Berger, Ford Escort
 3. K-G Almström, BMW 3.0CSL
Race 2
 1. Anders Berger, Ford Escort
 2. Greger Peterson, Ford Escort Zakspeed
 3. Thomas Hall, Ford Escort TC

MODSPORT 1 OCH 3. "BILSPORT-HEATET."

- Race 1**
 1. Pekka Nyström, Chevrolet Corvette
 2. Jaan Tõlli, Porsche Boxster, 3
 3. Stefan Pfister, Lotus Europa

ÄLDRE STANDARDBILAR ÖVER 1.150 CC. "NOSTALGIA-HEATET."

- Race 1**
 1. Lars Esselius, Ford Falcon
 2. Andreas Eriksson, Morris Cooper S
 3. Tommy Jagerwall, BMC Cooper S
Race 2
 1. Andreas Eriksson, Morris Cooper S
 2. Tommy Jagerwall, BMC Cooper S
 3. Yngve Gustavsson, Morris Cooper S

RS OCH CLUBMAN. "MAINTECH-HEATET."

- Race 1**
 1. Thomas Nilsson, PRC S98
 2. Viktor Hallrup, Radical
 3. Fredrik Stigbjörnsson, Lucchini P3
Race 2
 1. Thomas Nilsson, PRC S98
 2. Fredrik Stigbjörnsson, Lucchini P3
 3. Gary Lell, Radical

RACERHISTORISKA CUPEN. ÄLDRE GT/GTS-BILAR. "ENERGITEKNIK-HEATET."

- Race 1**
 1. Rolf Nilsson, Lotus Elan
 2. Roger Adamsson, Lotus Elan
 3. Lars Bondesson, Lotus Elan
Race 2
 1. Rolf Nilsson
 2. Roger Adamsson, Lotus Elan
 3. Lars Bondesson, Lotus Elan

ROADSPORT B OCH C. "BSSC-HEATET."

- Race 1**
 1. Mikael Wiklund, Alfa Romeo GTV
 2. Torbjörn Svensson, Datsun 240Z
 3. Anders Eriksson, Caterham Seven

NYARE FORMELBILAR. "BILSPORT-BÖRSEN-HEATET."

- Race 1**
 1. John Rasmussen, Reynard SF87
 2. Ole Vejlund, Reynard SF87
 3. Peter Gustavsson, Magnum 853
Race 2
 1. Thomas Mullin, Opel-Lotus
 2. Ole Vejlund, Reynard SF87
 3. Daniel Spinichorn, Reynard SF84



Lagervagnar och skallerormar!

Vi entusiaster som håller på med våra gamla bilar oroar oss ofta vad som händer med vår klenod när den skall lagras en kortare eller längre tid. Rost är naturligtvis det vi först och främst oroar oss för. Men torkande gummitätningar, lack som mattas och inredningar som tappar färgen och spricker är också sådant som vi helst vill undvika.

Det tråkiga i sammanhanget är att bilens åldrande startar så fort som bilen lämnat fabriken. Eller rättare sagt fabriksporten. Bilar i lager är ett gissel för alla tillverkare. En bil som stått i lager på fabriken eller hos återförsäljaren bara ett par månader måste rekonstrueras ordentligt för att kunden skall känna att han får en ny bil.

Ibland kan bilar i lager ställa till ordentliga problem. När Volvo introducerade de nya modellerna av 240 och den helt nya modellen 260 i mitten på -70 talet i USA gjordes några fundamentala misstag som kostade företaget miljontals dollar och förlorad image.

Av någon anledning var kopplingen mellan försäljningsstatistiken, alltså hur många bilar som verkligen såldes på fältet, och tillverkningsprogrammet obefintlig. Kanske var man på marknadsavdelningen helt förblindad av sina egna optimistiska försäljningsprognoser att man inte noterade att marknaden höll på att gå ner ordentligt.

Bilar pumpades ut från Göteborg i en ljusblå optimistisk takt som var alldeles för hög. Bilarna skeppades med båt till de fem hamnarna i USA; Newark, på Hudsonflodens västra strand mitt emot Manhattan, Houston, Portland, Los Angeles och Norfolk på östkusten.

Eftersom inga återförsäljare hade beställt några bilar lagrades bilarna i respektive "Port of entry". Rad efter rad av nya blänkande Volvobilar ställdes upp på de vidsträckt fälten inne på hamnområdena.

Fabriken i Göteborg fortsatte att skicka ut bilar. Även om man så småningom drog ner på tillverknings takten är det lättare sagt än gjort att ställa om produktionen. När materialet är beställt och ligger i lager krävs det en stor portion mod att skära ner produktionen och permittera personal. Eller

kanske resonerade man kortsiktigt: "Om dom där amerikanerna inte kan sälja våra fina bilar får dom väl sätta igång en säljkampanj!"

Jag var precis nyanställd i Volvo of America. Chef för företaget var den legendariske Volvomannen Björn Ahlström som efter flera år i USA blivit en fullfjädrad amerikan.

Mitt jobb var att driva reklimationsavdelningen och se till att återförsäljarna fick betalt för garantireparationer och att vi bara betalade för riktiga fabriksfel. Som jag tidigare berättat "I Backspegel" var Volvos kvalitet i mitten på sjuttioalet bristfällig. Ett litet bevis på det var mängden reklamationer. Min avdelning processade så där en miljon transaktioner per år där varje transaktion var en reklamation. Med en normal försäljning på ca. femtiotusen bilar om året och i snitt ett och ett halvt års garantitid kan man se att antalet reklamationer per bil var ca. 12.

Inte bra! Och det blev mycket värre!

De nya bilarna av 1976 års modell ställdes upp i hamnarna med obefintligt underhåll. Alla hoppades på ett under när säljkampanj efter säljkampanj avlöste varandra. Men, bilarna gick inte att sälja. Båt efter båt anlände med sina laster av Volvobilar. Till sist var alla parkeringsytor i hamnarna överfulla och tillfälliga parkeringsplatser fick ordnas. Slutligen hade vi 45.000 bilar lagrade i hamnarna. Fyrtiofemtusen! Det var i runda slängar ett års försäljning!

Björn Ahlström var förtvivlad och kallade till ett kvällsmöte med de lokalt anställda svenskarna: "Vad i h-vete gör vi? Detta går inte! Vi måste hitta på något annars förblöder företaget!"

Vi enades om att skicka runt folk från serviceavdelningen till alla platser med lagerbilar och inventera lagret och eventuella skador på bilarna. Alla fick rycka ut.

"Du kan väl ta Houston!" sade Vice President Service Mr. John C. Theis till mig. "Du har aldrig varit i Houston så Du kan passa på att se hur verkstäderna ser ut där."

Houston i juli är en skälvande kittel av fuktig luft. 100 grader Fahrenheit = 38 grader Celsius.

Lagret och kaoset med bilar var obeskrivligt. Tretusen bilar på ett öppet fält i brännande sol. Gräs som växte upp in under vagnarna. Lackskador, plundrade bagagerum, stulna hjul men värst av allt; inredningar som missfärgats av den skarpa solen. Instrumentbrädor som spruckit av värmen. *Skallerormar*. I flera vagnar hade skallerormar tagit sig in i bilarna genom öppna eller sönderslagna rutor.

Det fanns andra intressanta djur i bilarna också. Myror! I många av vagnarna kunde man inte se urtavlan i klockorna eftersom klockorna var fyllda med myror. En av våra tekniker påstod att det fanns en substans inne i klockorna som drog till sig myrorna.

I Chesapeake på östkusten hade Volvo något år tidigare byggt färdigt en personbilsfabrik. Men företagsledningen hade avaktat med att dra igång produktionen. Fabriken var alltså tom när katastrofen med lagervagnarna stod klar för oss.

Ett mödosamt och dyrt projekt startade. De sämsta bilarna skickades till Chesapeake för rekonstruktion. Programmet "Rectification Program" kom att omfatta flera tusen vagnar. Inredningar byttes ut, hela bilar lackades, bromsskivor byttes ut och olika servicelösningar installerades för att förebygga andra problem. Matarpumpar till bränslesystemet monterades för att undvika ångbildning i bränslerören, differentier byttes ut för att eliminera Volvons karakteristiska KLONK i bakaxeln och mycket mer.

Återförsäljarna fick speciella program för att åtgärda problemen på bilarna samtidigt som man lärde hur man kan undvika skador på lagerbilar.

Det tog hela 1977 och en del av 1978 för Volvo och dess återförsäljare att bli av med lagret av 1976 års modell. Ett resultat av detta är att det fanns ytterst få Volvo av 1977 års modell i USA.

Det blev en dyrköpt läxa som antagligen lade grunden till ett helt nytt system d.v.s kundorderstyrd produktion: **Bygg inte bilen förrän den är såld!**

Ingvar Thorell

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.

MGF följar

7 x 15 i nyskick monterad med Yokohama 048 däck 205/60x15. Ungefär 50% slitna. Pris 5000:-.

Kontakta: Nikolaj Mortensen.

Tel: 0416 33301(helg)+4540585497 vardag).

Mail: chinacrash8@hotmail.com

Lotus Elan S1 1963

Period F, FIA Class: GTS 10

HTP-handling. Alla de riktiga delarna och väl utprovad.

Högerstyrd, babyblå, lite använd efter mekanisk renovering.

En riktig S1:a. Bud!

Mer information per broberg@mgcc.nu

Motor och Väckellåda lämplig för kit-car såsom Westfield, Tiger, Sylva, Seven eller dylikt. Fin Ford Zetec-motor 2-liters samt en Typ 9 väckellåda (5-vxl för bakhjuls-

drift). Priset är 8000 SEK för alltihop.

Anders Björnson

0520-10410

anders.bjornson@swipnet.se

Väckellåda Golf R32 4-motion-02

Komplett 6-växlad låda med 4-motion 4-hjulsdrift(Haldex)

Ralf Andersson

0705-180311

ralf.an@telia.com

Bildelar säljes

Fabriksny bakaxel till MGB mkII. Komplett med trummor och bromsar. Allt är nytt och aldrig monterat på bil. Avsedd för Rostyleföljar. Halva nypriset eller högst-bjudande!

Ola Karlsson

0416-16101

0706-180110

KN Minator (Minilite)

2 stk 5,5" x13 med bultcircler 108/4 (Ford) köpes.

Vidar / Fossil Racing, tlf. 0047 90945620

voestb@online.no

Rover V8 3,5l- 3,9l köpes ev.m Rovers 5 vxl låda

Stefan Cronholm 070-7165601

Alt stefan_cronholm@hotmail.com

GARAGEPLATS hyres

Vi behöver ett utrymme, helst i Malmö/Lund området, att ställa undan ett sevenchassi omedelbart! Inget krav att det ska gå att jobba på plats, just nu behövs bara förvaringsmöjlighet.

Ring eller maila till Peter Aulin:

0702-178016

040-301912

peter_aulin@hotmail.com

Prislista för kommersiella annonsörer i Bulletinen:

Spaltbredd 56 mm

1 spalt x 67 mm samt visitkortsformat

150 kronor

1/2 sida, 185 x 135 mm

550 kronor

1 spalt x 135 mm samt 2 spalter x 70 mm

350 kronor

1/1 sida, 185 x 270 mm

1000 kronor

2 spalter x 135 mm samt 3 spalter x 80 mm

450 kronor

Färg eller del i utskick begär offert.

Klubbregalia MGCC

Pins för skjorta 40:-

Tygmärke 30:-

Vagnmärke 380:-

MGCC Keps 100:-

MGCC Mugg 80:-



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

"Knotscabin"-dekal 30:-



Nyckelhållare 40:-

Vykort 5:-/st 5 st för 20:-

Får du ingen klubb-information via e-post?

Skicka i så fall
din e-postadress till
info@mgcc.nu