

MGCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 4
2006

1956-2006

50 år



ADAC Classic Trophy

*Tillbakablick på Klubbmästerskapet
Arnes Crosslé hem till Irland
Corvette Performance Training
Lotus Elite*



Ordförandes spalt



Aktivt år!

När utesäsongen nu är över kan vi summera sportvagnsåret 2006. Det var svårt att välja men för mig var "Jubileumstouren" den absoluta höjdpunkten, att se så många fina sportbilar på Stortorget i Malmö en strålande junidag var en upplevelse. Att sedan få åka med

genom ett sommarskåne som visade sig från sin allra bästa sida gjorde det inte sämre.

Klubbmästerskapet har precis som vanligt sett många deltagare och spännande race. Deltagarantalet har i många klasser vida överstigit antalet på SSM, förklara det, den som kan. Men, glädjande nog, hörde jag röster som viskade "nästa år - då ska jag vara med..." Ni är välkomna - SSM är en upplevelse som bör avnjutas som deltagare om chans finnes - fråga vem som helst som varit med.

För att kunna erbjuda lika trevliga och välbesökta arrangemang nästa år kommer vi hålla möten om bland annat utvecklingen av klubbmästerskapet i

början av nästa år - Din hjälp behövs, så har du synpunkter eller idéer missa inte chansen att vara med och påverka.

Att klubben alltid varit mycket aktiv förstår vi när vi letar i arkivmaterial för att summera de första femtio åren i boken "Sportvagnar är vårt liv". Ni kommer snart att kunna läsa om en hel del trevliga händelser i klubbens historia.

Låt oss göra nästa femtio år lika aktiva och händelserika som de första femtio åren!

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.

En tillbakablick på KM 12/10

Dennis Kullman, Roadsport C

Detta var mitt tredje år i MGCC och mitt mål var att ta min första pallplats. Nu gick det ju betydligt bättre än så och det känns extra kul med tanke på att min förra säsong avbröts abrupt när min mountainbike fick punktering på ett ytterst olämpligt ställe. Några förbättringar på bilen inför säsongen 2006 blev det inte, eftersom mina armar inte dög att meka med, men å andra sidan hade jag ju knappt "kört in" de nya krängningshämmare och fjädrar jag monterade inför 2005.

När säsongen började med KM1 på Ring Knutstorp var jag i tillräckligt bra skick för att orka ratta - och väldigt motiverad. Det var lite fuktigt på banan, vilket passade mig som handsken. Jag lyckades bli snabbast i båda heaten - och vinna racet från pole (genom att för en gångs skull hålla Fredrik med världens bredaste Pontiac Fiero bakom mig)! Den dagen var det svårt att få bort flinet från ansiktet.

Inför KM2 på Ljungbyhed var jag lika spänd som om det hade gällt VM i FI; var framgången på KM1 en engångsföreteelse? Tydligen inte, för det gick riktigt fort och jag kunde ta min andra seger.

KM3 på Sturup gick i ösregn och med slitna däck blev det spännande. Jag var först ut och hade ingen aning om vilka tider jag behövde prestera för att placera mig väl. Jag körde (för att vara jag) ovanligt behärskat och var nöjd med min körning - ända tills jag förstod att flera kört snabbare. Inför heat 2 hade jag ju något att gå på och lyckades sänka varvtiderna med över 3 sekunder(!), vilket räckte till ännu en seger.

Inför KM4 på Ljungbyhed fick jag lite hybris och bytte från Toyo R888 till Yokohama A048 (och bytte dessutom dimension från 205/50 till 195/50). Det var mindre lyckat... hur jag än kämpade

kom jag inte ner i tiderna från KM2, men m h t omständigheterna var jag nöjd med en fjärdeplats.

Inför höstracet på Ring Knutstorp (KM5) hade jag svårt att bestämma mig för om jag skulle köra på mina slitna Toyo (på gränsen till godkända...) eller om jag skulle satsa friskt på att Yokohama-däcken skulle komma mer till sin rätt efter att ha blivit lite inkörda. I efterhand kan man konstatera att jag valde fel. Bästa varv med Yokohama blev 1.14,329 mot 1.13.78 som jag satte senast (med Toyo) under liknande omständigheter. Det, tillsammans med att flera förbättrade sig fantastiskt, gjorde att jag fick årets sämsta placering (7:a). Just då var det väl inte så lustigt, men jag visste att jag redan säkrat mästerskapstiteln, så besvikelsen mildrades ganska snart.

Till nästa säsong hoppas jag kunna vända den nedåtgående trenden, men det kommer att bli jättetufft med så många duktiga förare; för flera har det ju lossnat ordentligt!

Bortsett från strulet med däck (jag har nu lärt mig lite mer om hur jag ska anpassa min körning och min bil för Yokohama-däcken och de är faktiskt helt OK), så har jag inte haft några som helst problem med utrustningen under säsongen. Miatan har som vanligt skött sig exemplariskt; tävlingsförberedelserna begränsas normalt till tankning och koll av däckstryck.

Ett stort tack till alla förare, funktionärer och tävlingsledning som gjorde det här till min bästa och roligaste säsong hittills! Jag skulle gärna vilja tacka även mina sponsorer, men jag har ju inga, så det får vara till en annan gång.

Vi ses till våren!

Res med HH-Ferries till Danmark med rabatt

Som medlem i MGCC får du via HH-Ferries 10% rabatt på alla ordinarie biljettpriser 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

Klubbmästerskapet 2006

Otto Dürholt, Porsche 924 Turbo, Roadsport B

Efter en vinter då mekar motivationen varit på noll närmade sig våren, i alla fall på almanackan. Helt plötsligt var det uppenbart att allt som borde göras inte skulle hinnas med. Det som måste göras var att "fixa" motorn, den packade ihop på näst sista KM i fjol på Ljungbyhed. Var annars? Nåt har gått sönder antingen på min eller Evas bil i stort sett varje gång vi varit där. Motorn åkte i och för sig ut redan i höstas men sen hade det inte hänt ett dugg, och nu började det bli bråttom. Att det skulle bli en budget renovering var klart från början, man har ju samlat på sig ett ganska omfattande reservdels lager, mycket bra att ha sparats på hyllorna. Nåväl för att göra historien om motorn lite kortare så började det med motorblock med tillhörande vev från en 924a NA reservdels motor, hittad på vischan i norra Tyskland av en arbetskamrat skänkt till mig då det visade sig att original blocket var rost skadat pga. kvarstående vatten. Slarvigt av mig men inget att göra åt nu. Kamaxel, kolvar och stakar är från original motorn, 2 kolvringar kom på posten från en konkurrent i klassen faktiskt. Ovanpå detta ett topplock hittat på Blocket.se till rätt pris. De seriösa motorbyggarna skakar på huvudet åt ovanstående kan jag tro, men så blev det.

Besiktningstiden hade skjutits upp 2 ggr. till måndagen veckan innan vårracet, på söndagen gick i alla fall bilen. Besiktningen avlöpte utan problem detta trots att det egentligen inte gjorts nåt åt själva bilen efter förra säsongen. Under veckan som gick hanns det med ett par varmkörnings cykler, man kan ju inte gå på handbokens 150 mil innan efterdragning av toppen då detta tar 2 år, och efterdragning ville jag allt hinna med. Det negativa var att det skulle bli shake down och premiär race på samma gång.

Trots att jag tävlar i Roadsport så väljer vi att ta våra bilar på trailer då detta är ett sätt att alltid vara garanterad smärtfri hemkomst, gott om plats

för alla prylar, matbox, hjul och domkraft m.m. Alltså rent bekvämlighets tänkande från vår sida.

KM 1 gjorde det lika pirrigt att köra genom grindarna till Knutstorp som vanligt. Att motivationen tidigare varit låg, fanns det inte några spår av nu. Efter 1a tidsträningen kunde jag konstatera att allt nog satt ihop som det skulle.

Målet för detta året var att åka 1.09 tider, men det visade sig inte gå denna gång. 1.10.279 kom jag ner på, och det var tillräckligt för att vinna över Torbjörn Svensson i en Datzun 240.

KM 2 var på Ljungbyhed, och som jag tidigare nämnt så går saker sönder på denna bana i alla fall för oss. Hur skulle det bli denna gång?

Nytt för i år var att vi körde på andra hållet jämfört med tidigare och att det otroligt ojämna partiet vid hangarerna numera hamnade utanför bansträckningen.

Efter 1a tidsträningen låg jag 3a....
FRÅN SLUTET!!!

Detta var ingen rolig historia eftersom bilen gick bra och banan kändes helt ok. Efter mycket gnäll och muttande frågade Eva om jag var här för att kolla blommor eller nåt, kanske var det dags att ta sig i kragen och bruka allvar med körandet. Med dessa ord ringande i öronen lyckades jag med en hyfsad förbättring av min tid, som skulle räcka till seger.

Jo det gick sönder saker, dock inte på min bil men väl Evas. Trasig toppackning och 3 sönder spikade kolvringar. Så visst blev det meck efter Ljungbyhed.

KM 3 Sturup.

Eftersom jag inte kört på nya delen av Sturupsbanan tidigare så tyckte jag att det skulle bli riktigt roligt. Vädret var inte på sitt bästa humör den här dagen. Det började regna lagom till 1a tidsträningen, så känna på banan blev det inget av, utan strategin blev att se till att ha så mycket asfalt som möjligt på utsidan i kurvorna. 2a tidsträningen var ännu blötare så någon förbättring

blev det inte tal om. Tiden räckte bara till en andra placering efter Pär Hylander även han i en 924 turbo som bemästrade vätan bättre. I racet hade jag dock hyfsad kontakt. Lite torrare så kanske...

KM 4 Ljungbyhed.

Samma bansträckning som förra gången dock hade det placerats ut koner i inner spår på ett flertal ställen, för att stävja "sneddandet" detta förde dock med sig att det var betydligt fler som hade lite svårt att hålla sig på asfalten efter kurvorna. Kanske inte helt lyckat. Bilen höll, tiden räckte till seger. Är kanske inte så farligt på Ljungbyhed ändå.

KM 5 Höstracet.

Skulle det gå att åka på 1.09 nu då? Hade förberett med lite hjulvinkel justering och mental träning.

Första träningen gick kanon. Dom flesta tiderna låg under 1.10 på egen laptimer så det kändes riktigt skönt, speciellt när tiderna kom upp och det visade sig att det var rätt bra marginal till 2an.

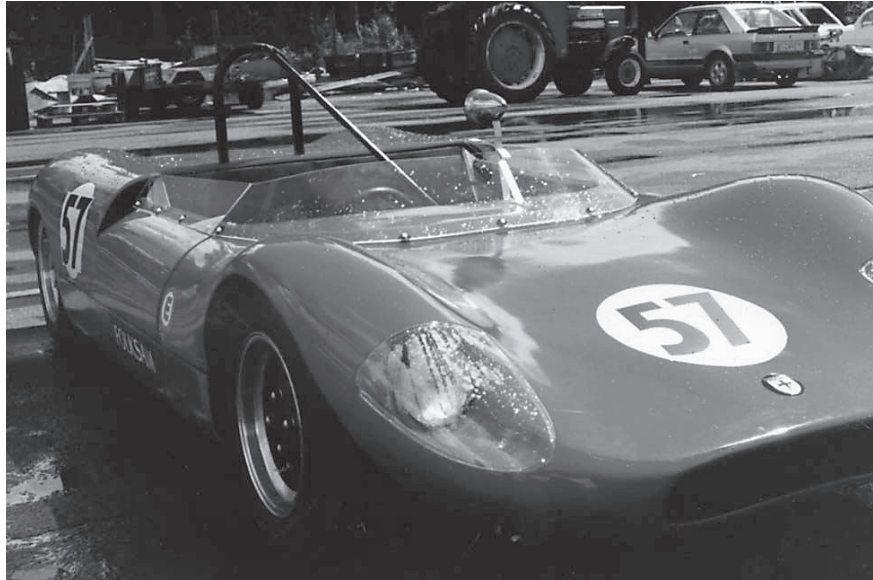
Andra träningen resulterade ej i någon förbättring från min sida, tiden från första åket stod sig dock. Efterföljande race blev en riktig höjdare. Snabbaste träningstid hade gett mig pole och vid sidan om mig stod Pär Hylander med sin 924 turbo. Våra bilar är inte precis identiska och jag visste att han är mycket start snabb. Tyckte att jag fick till en bra start men som befarat kom Pär upp jämsides i slutet av rakan, men jag hade ju innerspår så det klarade sig. Backspeglarna var dock mycket gula, speciellt under mitten av racet, mot slutet var det lite lugnare och i mål skilde det knappt 10 sekunder.

En trevlig nyhet var att vi körde två race denna gång, något som gärna får upprepas.

Vill avsluta med att tacka alla som har varit inblandade i KM 2006, arrangörer, funktionärer och medtävlade.

Arnes Crosslé hem till Irland

Arne Maltéus



1981 fick jag hem en massa delar till en sportvagnsprototyp som hette Crosslé, (naturligtvis var det Jan Tromark som tipsat mig, han kände ju till nästan allt som hände inom hobbyn). Vi visste att man levererat en del Crosslé Formel Ford bilar till Skandinavien men prototypen var rätt okänd. Det visade sig och nu vet jag att min bil var en av dom 4 bilar som byggdes 1963, dom första och modellen var 5S. Totalt har jag sett någonstans byggdes det 13 bilar som sedan kom att heta 9S och som man på fabriken bygger nya idag. Gå in på www.crossle.co.uk faktiskt riktigt spännande.

Nu tillbaka till min 5S, eftersom jag satsat helt på musiken så var det inte läge för att börja tävla igen, smällen på Knutstorp gjorde sitt till och när min nyinflyttade granne frågade mig vid första mötet "har du något med Maltéus-muren på Knutstorp att göra" så förstår man att jag ska hålla mig till min TR3A. Rätt kul faktiskt, det där med muren.

Jag har haft kontakt med Mr Crosslé genom åren och när jag talade om att jag

ville sälja, så för att göra en lång historia lite kortare, meddelade man att dom var intresserade av att köpa bilen. Och Arnie Black, som själv tävlat med Crosslé och även köpt fabriken på Irland, kom och besökte mig i somras.

Det blev ett "kärt" återseende, han och hans hustru, som nu äger bilen, var mycket nöjda. Vad som jag själv blev förvånad över var att bilen faktiskt var så gott som helt original, det var inte mycket delar som kommit bort, utan det mesta var intakt. Det som var nytt och utbytt hade fabriken levererat till mig.

Där var flera intressenter men för min del handlade det inte bara om pengar, Mr Arnie ska totalrenovera bilen till utställningskick, tävlingskick, och ha den som en maskot att representera Crosslé. Jag fick ett sms.

Nu har Crosslén kommit hem det känns jättefint och Du och

Din son Marcus o Louise är välkomna till nästa år och jag ska hålla dig underrättat om vad som händer med bilen." Arnie

T.o.m. den gamla motorn ville han ha den skulle renoveras och användas i bilen den var rätt med rätt nummer o.s.v. Kul. Vi ser fram emot att åka till The Crosslé Car Company, Rory's Wood, Holywood, County Down, BT18 9QS, Northern Ireland nästa år. Min dotter Louise jobbar dessutom i Cork.

Det finns en 5S i USA, en i Japan och en i England som dom tittat på men den var "renoverad"!

Och till sist naturligtvis har dom en stor jazzfestival i Holywood så nästa år skulle jag få komma dit med mitt band och spela också, fan vad jag fått ut mycket kul med denna lilla röda bil. På Anderstorp var det tjejerna som flockades RUNT BILEN!

Nu har Marcus bytt kopplingen på min TR3A lite körning till nästa sommar blir de, helt kan man ju inte lägga av med motorsporten och grabben gör succé med sin BMW 02:a, sju internationella bildtidningar har visat upp den i stora reportage, Det kunde man kanske inte tänka sig när han låg på "horan" under bilen med mig i sin blöja.

Ja så blev det, många hälsningar från Arne Maltéus



ADAC Classic Trophy

Christer Nilsson



(c) ADAC Classic Trophy - Stefan Eckhardt

Hösten närmar sej med stormsteg och ännu en tävlingssäsong är över. Tänkte berätta lite hur vår säsong sett ut, vi är då undertecknad Christer Nilsson, Per-Eric Svensson och Jan Hansson.

Vi beslutade i vintras att det skulle vara kul att prova på några långlopp i adac:s serie med tretimmars lopp som går på olika banor i Tyskland och Belgien med standardvagnar och GT-bilar upp till -74.

När det sedan visade sej att ordförande Per Broberg och Hans Edin gick i samma tankar så visste vi att vi skulle få trevligt sällskap.

Av de fem deltävlingarna satsade vi på tre, Zolder, Spa och Nürburgring, Per och Hans valde att starta på Hockenheim. När vi körde hem från det sista racet så konstaterade vi att detta var nog det roligaste som vi har varit med om i historisk racing, även om det var långt ifrån problemfritt som jag ska komma till senare.

Men eftersom Hans och Per valde att börja på premiärracet så lämnar jag över ordet till Hans Edin

ADAC CLASSIC TROPHY HOCKENHEIM 21-22 APRIL 2006

Onsdagen den 19 April, efter alla förberedelser i form av ifyllande av anmälningsblanketter, inbetalningar, uttag av internationell licens, iordningställande av racebil och dragfordon m.m. blev det då äntligen dags att ge sig iväg till ADAC Classic Trophys upptaktsrace på Hockenheim.

Per Broberg och Hans Edin skulle dela körupplevelserna på Hockenheim i Hans MGB-GT -69. Per-Eric Svensson, som senare på säsongen skulle delta i serien tillsammans med Christer Nilsson och Jan Hansson (Lotus Elan), följde med som serviceman för att lära inför kommande ADAC tävlingar.

Efter ca. 12 timmars nattkörning nådde vi tidigt på morgonen Hockenheim. Efter frukost och några timmars sömn var det dags för incheckning, komma tillrätta i depåboxen och klara av besiktningen. Allt fungerade perfekt och på fredagsmorgonen var två något nervösa MGCC medlemmar beredda att ge sig ut på Hockenheims berömda formel 1 bana.

När första officiella tidsträningen var avslutad började det komma in kollegor och övriga intresserade för att titta på den röda MG:n som enligt den officiella listan över träningstider just hade satt banrekord med 1.15.6 och en snitthastighet av 217,7 km. Tyvärr var uppgiften inte korrekt utan korrigerades sedan till en mera blygsam 2.29.7 och 111,2 km. Det var rätt kul så länge det varade - lite märkligt att sådana fel begås på en F1 bana i Tyskland där för övrigt organisationen fungerade perfekt. Andra träningspasset fungerade också bra, vi lyckades sänka varvtiden med 1,4 sek. vi fick en 32:a plats på griden av 36 startande.

Fredagskvällen var vikt för fest i ADAC:s regi. Förare anmälda till serien inbjöds till "Drivers Club" buffé som var storslagen. Välkomstdrink, all sorts mat och dryck och en trevlig stämning gjorde att man kände sig extra motiverad att delta i ADAC Classic Trophy.

Inför tävlingen på lördagen bytte Per och Per-Eric bromsbelägg medan Hans pysslade med putsning och kollade så att allt satt på plats. Vårt race skulle inte starta förrän 14.00 så vi hann också med att titta på en del andra klasser. Bl.a var det mycket imponerande att se Super Cart tävlingen med flera svenska deltagare. Hastigheter på 250-260 km /tim i en Super Cart på långa raka bär respekt med sig.

Per och Hans kom fram till att 2x45 min. per förare skulle bli en bra fördelning med tanke på bränslepåfyllning. Per startade racet och körde 16 varv i ett jämt och bra tempo och passade också på att sätta snabbaste varvtiden med MG:n , 2.23.706 alltså 6 sekunder snabbare än bästa träningstid. Tankning, koll av hjul och förarbyte gick smärtfritt även om det inte var samma tider

som Formel 1 teamen brukar behöva vid depåstoppen. Efter ytterligare 2 depåstopp med tankning och förarbyte fick Hans ta målflaggan efter drygt 3 timmars körning.

Placeringen blev 21:a. Det blev 67 varv på den 4,5 km långa banan med en snitthastighet av 101,570 km.

Mycket tack vare Bertil Carlssons fantastiska prepareringsarbete av MG:n fick Per och Hans några oförglömliga dagar på Hockenheim.

Ingen, som inte har provat på, kan föreställa sig vilken otroligt fin känsla det är att få köra en välpreparerad bil på en legendarisk racerbana, även om det vid tillfället inte sitter 120 000 åskådare på läktarna (DTM finalen) är Per och Hans samstämmiga uppfattning. 1 timma och 55 min körtid /person är rejäl valuta för pengarna!

Per och Hans hoppas att många fler tar chansen att köra race på några av världens bästa banor, Hockenheim, SPA, Zolder, Nürburgring - det är en helt annan grej att köra själv än att bara följa med på TV:n! Dela på en bil och skicka in din anmälan till ADAC - CLASSIC -TROPHY 2007 .

Tack så mycket Hans! Då tar jag över igen.

På vår första tävling på Zolder var vi förstas lite fundersamma om bilen skulle hålla i tre timmar plus träningar. Bilen verkade dock fungera bra och det enda problemet var att kopplingen strulade lite och gjorde att det någon gång var lite svårt att växla, då visste vi inte att detta lilla fel skulle få stora konsekvenser!

Efter att kört den fria träningen på fredagen och träningarna på lördagen lyckades vi få till en helt ok träningstid och trots att vi var cirka 45 bilar i heatet



var det inga problem att få fria varv.

När loppet väl kom igång efter tre varv bakom pacesaren pga av att en bil la ut olja på hela rakan så verkade allt fungera bra och trots några extra depåbesök pga diverse strul så gick det ändå så pass bra att vi börja de tro att det nog skulle gå vägen.

Då dök förstas inte bilen inte upp som väntat och vi började undra vad som hänt, då kom Jan gående med hjälmen i handen och berättade att han hade voltat med bilen! Kopplingen hade strulat igen när han var på väg in i en hårnål och han hade försökt att hålla kvar bilen på banan men det gick för fort och han gick av på tvären och slog runt.

Detta hände efter två timmar och 57 minuter alltså fuffiga 3 minuter kvar av loppet, ridån ner!

Plåster på sårerna blev att vi placerade oss som tvåa i vår klass då även en del av de andra hade problem.

Nu blev skadorna inte så stora på bilen och vi hade tid på oss att reparera inför tävlingen på Spa.

Bilen kom ihop och vi drog iväg till

Spa med Per och Hans som slöt upp till denna tävlingen. Vädret var detsamma som på Zolder med regn på fredagen men riktigt fint på lördagen och söndagen och lite fler bilar i startfältet.

Jag testade bilen på fredagen och Jan och Per-Eric körde tidsträningarna på lördagen.

Per-Eric startade och lämnade över till Jan och allt verkade gå bra, när det blev dags för mej att ta över kom Jan inrullande i depån fem minuter för tidigt, remskivan till generatorn var borta och även fläktremmen förstas. Då gick det upp för mej att det var färdigåkt och min Spa helg skulle bestå av 20 minuters körning i ösregn på fredagen, ridån ner!

Det positiva var att det ju var ett enkelt fel att fixa när vi kom hem och det är ju inte bara racing när man är iväg och vi hade ju trevligt sällskap och var ute och åt gott.

Efter viss översyn på bilen så kände vi oss redo för säsongens sista tävling som gick av stapeln på Nürburgring. Vårt mål var att slutföra racet eftersom vi hade fått bryta i de båda andra. Både



Nordslingan och GP slingan användes, så det gör att ett varv blir 2,5 mil långt. När vi körde på de andra banorna så var även de helt nya för oss men efter några träningspass så lärde man sej dem hyfsat, Nürburgring är ju som de flesta vet något helt annat, här krävdes mer förberedelser bla i form av videotittande.

På väg till Tyskland undrade Per-Eric hur pass mycket jag hade lärt mej av banan och det var bara att erkänna att jag inte hade kollat något på videon och hade väldigt dålig koll på banan, ett rejält misstag!

Väl på banan tog vi plats i vår box som var av det rejälare slaget med plats för sex bilar. Vi hade ordnat så vi stod fyra svenskar tillsammans, förutom Hans och Per körde även Thomas Henrysson solo och Anders Ek med Lalle Wramell.

Vi var 88 bilar i heatet och efter spänd förväntan fick vi ut och köra ett par rejäla träningspass. Då upptäckte jag hur otroligt dåligt jag kunde banan, hade inte en aning när de andra berättade om vissa kurvor och hade definitivt ingen koll var jag befann mej på banan när jag körde!

Det gjorde att jag beslutade att stå över racet, sightseeingen på banan
sid. 8

kunde vi spara till en annan gång kändes det som, nu var det race som gällde och då måste man ha lite koll när kurvorna kommer!

Så mina kolleger fick köra racet vilket de gjorde riktigt bra. Banan blev lite hal i början av loppet av en liten regnskur och det blev ett par snurrningar för Per-Eric innan han fick upp värmen på däcken, som tur var avlöpte det bra, men det torkade snart upp och bilen gick som en klocka och den största dramatiken var att vi kom på att bensinen nog inte skulle räcka när Per-Eric körde sista passet. Vi tog det säkra före det osäkra och tog in honom när det var ett par varv kvar och tankade i 11,6 liter och sedan kunde han till vår stora glädje slutföra racet.

När vi sedan kollade tanken var där 11 liter kvar, så beslutet var helt rätt visade det sej. Jag tror att vi kom på 45 plats och det var ju inte så tokigt på första försöket. Det gick dessutom riktigt bra för de andra svenskarna också, förutom att Thomas Henrysson tyvärr fick bryta.

Så för vår del var det en väldigt positiv avslutning och det var förstås kul att vi var flera svenskar som körde plus att det var många i depån som hjälpte till,

vi hade som vanligt stor hjälp av Bertil Carlsson och det är bara att konstatera att utan hans hjälp hade vi överhuvudtaget inte kunnat köra dessa racen!

Tillsammans med Bertil, hans fru Eva och alla ADAC Classic Trophydeltagare hade vi ett trevligt avslutningskalas på "Drivers Club".

När vi kom hem damp det ner ett mail som berättade att vi hade blivit totaltrea i vår klass i cupen med en halv poängs marginal! och det berodde kanske inte på så lysande resultat från oss utan det var fler som inte körde alla racen och även de hade sin del av problem att slutföra dem. Överhuvudtaget måste jag nog säga att man känner sej som en vinnare bara man lyckas slutföra racen, tre timmar är ganska långt tid för så gamla bilar.

Till sist några ord om serien vi körde i. Det var som sagt fem deltävlingar detta år, till nästa år ser det ut som att man kommer att utöka till sex tävlingar, Hockenheim, Zolder, Spa och tre race på Nürburgring.

Som all racing är det inte helt billigt, vi betalade en administrationsavgift på 350 euro och då fick vi 50 euros i rabatt per race som låg på 400-450 euros och middagsbjudning på lördagskvällen med fri mat och dricka och mycket köra förstås. Man kan även skippa avgiften och köra enstaka race och välja att inte vara med i cupen. Något som dock verkligen var värt pengarna var att hyra box på banorna, man slapp att dra grejer upp till bandepån, visste att det alltid var torrt om man behövde meka och när man körde hem på kvällen så var det bara att läsa om sina saker.

Mer information hittar ni på <http://www.adac-classic-trophy.de/> och jag hjälper gärna till om någon undrar något, ni når mej på chri.ni@brevet.nu

Corvette Performance Training

Lars Bondesson

Efter att ha sett på Corvettes hemsida en artikel om avancerad körträning med Corvettebilar på Hockenheim GP-bana i Tyskland var det inte svårt att betala in de drygt 5.000 kronorna för kursen. Vi var 24 svenska deltagare tillsammans med lika många andra européer.

Vi skulle få åka med C6-modellen som har drygt 400 hk under huven till skillnad från min Z06 som har drygt 500 hk. Det var inget krav att vara Corvetteägare utan det var många som tog chansen att busåka med en riktigt häftig bil under denna dag, 27 september.

Arrangör av körningen var en privat kille som köpt 12 st C6-bilar och 4 st Z06. Z06-bilarna var avsedda för instruktörerna. Enligt deras egna uppgifter var de ganska fulltecknade med att ha dessa körträningar runt om i Europa.

Jag hade tagit en vecka ledigt för att åka runt i Tyskland tillsammans med Kim och givetvis för att testa Corvetten i högfartskörning på autobahn. Det var ganska kul att bli utmanad av många bilar på autobahn. Upp till 200 km/tim hängde många med men när jag sedan kugga ner en växel och trampade upp mot 250 km/tim var man ganska ensam. Det som förvånade mig var att det var många och unga tjejer som utmanade, bl a en tjej i en öppen Audi med det långa blonda håret stående som en strut i vinddraget, där hade inga löss eller mjäll en chans att sitta kvar.

Efter morgonfika och utdelning av snygga jackor och annat var det dags att börja köra.

På Hockenheim finns en jättestor anläggning för att träna avancerad körning. Vår grupp börjar med en form av halkkörning på en vattenbesprutad bana. Grejen var att häva en sladd som åstad-

koms av en platta nergrävd i asfalten som när bilen passerar kastar bakvagnen slumpvis till höger eller vänster. Efter några rundor gick det ganska bra, men då skulle vi koppla ur all tractionkontroll och då blev det hopplöst svårt att hämta hem sladden.

Nästa moment var att åka med 45° sladd ett helt 360° varv, en form av sliding, inte helt enkelt.

Efter lunch provade vi på en halkbana som gick ganska fort. Starten skedde på torr asfalt för att sedan bli blöt för att övergå till halkbaneasfalt. Det svåraste kom sedan med delvis våt asfalt och halkbaneasfalt. Även här var tractionkontrollen till stor hjälp.

Det svåraste provet var sedan ett hederligt svenskt älgprov. I en kongård dubbelt så bred som bilen skulle vi väja för en älg genom att utan att bromsa bara släppa gasen för att få grepp på framhjulen, kasta bilen in i en parallell kongård och där panikbromsa för att kort efter kasta in bilen i ursprungliga körlinjen och där stå still inom ett visst område.

Alla proven mättes med radar så det gick enkelt att se var gränsen gick. I älgprovet mättes hastigheten i första vänsterväjningen innan bromsningen började. Jag klarade 103 km/tim, rekordet var 106 km/tim utan att välta någon kon och att inte bromsa i undanmanövern vilket var det svåraste då det sker reflexmässigt.

Som avslutning på dagen var det 3 timmars körtid på halva Hockenheimvarvet och där den

långa rakan som inte är rak utan svänger vänster hela tiden, ganska tufft.

Jag hade väl en fördel då jag åkt med Elanen där tidigare.

Vi åkte i grupper om 3 st C6 och instruktören i Z06 som visade spårval och bromspunkter, till att börja med i måttlig fart för att ganska snart gå över till absolut maxfart och maxfart för mig i C6:an var ca 240 km/tim. Men vi som med darriga ben steg ur Z06:orna efter en resa med instruktörerna i 270 - 280 km/tim toppfart på rakan och hårresande inbromsningar hade svårt att få ner leendet till normala nivåer.

När kvällsmörkret satte stopp för mer körning lämnade vi motvilligt in bilarna. Men som kompensation hade Cadillac Sverige, som är agent för Corvette, ordnat en middag på hotellet som strategiskt ligger utmed startrakan på banan. Undrar vad ett rum kostar här under en FI-helg.

Eftersom jag var den ende som hade en Z06 av de svenska deltagarna har jag fått svara på en massa frågor och detta ger troligen till resultat två köp från deltagare som inte hade någon Corvette innan. Visserligen är leveranstiden över 6 månader, men de får en bil med en enorm körglädje och väghållning och med en kraft som är makalös.



BENNETS

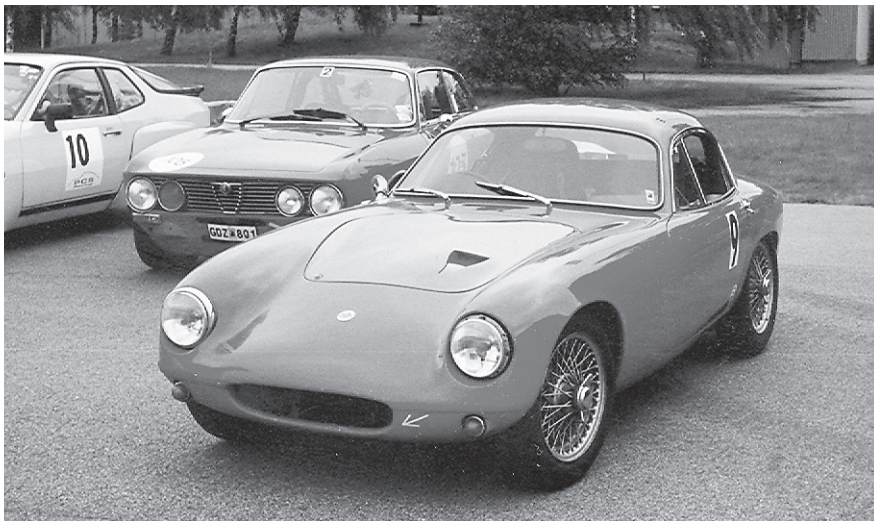
**TRIUMPH LOTUS
RESERVDELAR - SERVICE**

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



Lotus Elite

Lennart Almström



Min första kontakt med Lotus tog jag redan 1958, då jag skrev och frågade på Lotus Seven och fick svar med beskrivningar och priser, intressant men jag köpte inte. På den tiden körde jag en MG TC i våra klubbävlingar, och fortsatte med TC ett par år till.

Nästa steg tog jag 1960 då jag frågade Lotus om Elite som tyvärr var för dyr för mig, den kostade dubbla priset av en MGA. Jag tävlade i tre år med MGA och senare med en MGB som jag köpte ny och bytte motorn mot en MGA Twin Cam som efter trimning gick fint på diverse tävlingar, bl a 1964 på tidiga korta Knutstorp och Skarpnäck m m.

Efter några år borta från tävlingsbarnorna körde jag först ett par år med en

mera normal MGB. 1987 bestämde jag mig för att köpa en tävlingsbil.

Jag kontaktade alla Eliteägare i Sverige, 12 st, men endast en ville sälja, tyvärr var bilen nedplockad. Men så, genom en kontakt i Lotusklubben, fick jag reda på att det fanns en Elite till salu i Malmö. Den var nyimporterad, körklar och inregistrerad och den blev min. Detta var hösten 1987 och sedan dess har jag använt bilen i klubbävlingar.

Givetvis har det blivit mycket jobbande under åren. Bland annat var bilen inredd med ett långhårigt tyg i typisk amerikansk stil, fel ratt och vidare försedd med 13 tums Minilite-fälgar. Men nu är den sedan många år lätt trimmad och utrustad för tävlingsbruk enligt App. K.

För de som inte känner till tekniken

i Elite kan det vara intressant att läsa något om detta.

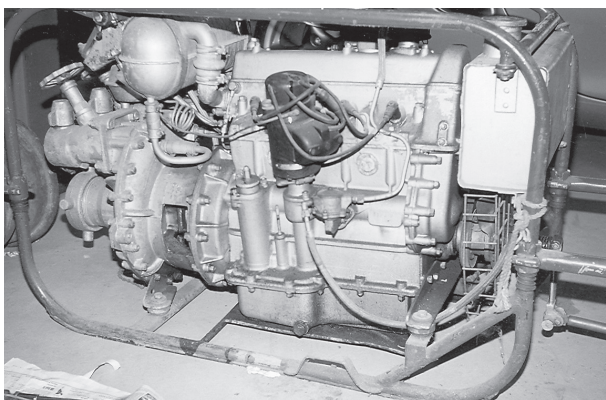
Bilen tillverkades mellan 1958-1963. Utseendemässigt ser den ut ungefär som en Elan Coupé men tekniskt finns det nästan inget som stämmer med Elan. Kaross/chassi består av i princip tre lådsektioner av glasfiberarmerad plast staplade i varandra. Metallförstärkningar finns ingjutna endast i fronten för motorfästen och framvagnsupphängning och dessutom i framkant på dörröppningarna och runt vindrutan. Det finns alltså inga chassiförstärkningar i bakre halvan av bilen, inte ens för upphängning av diffen eller bakfjädringen.

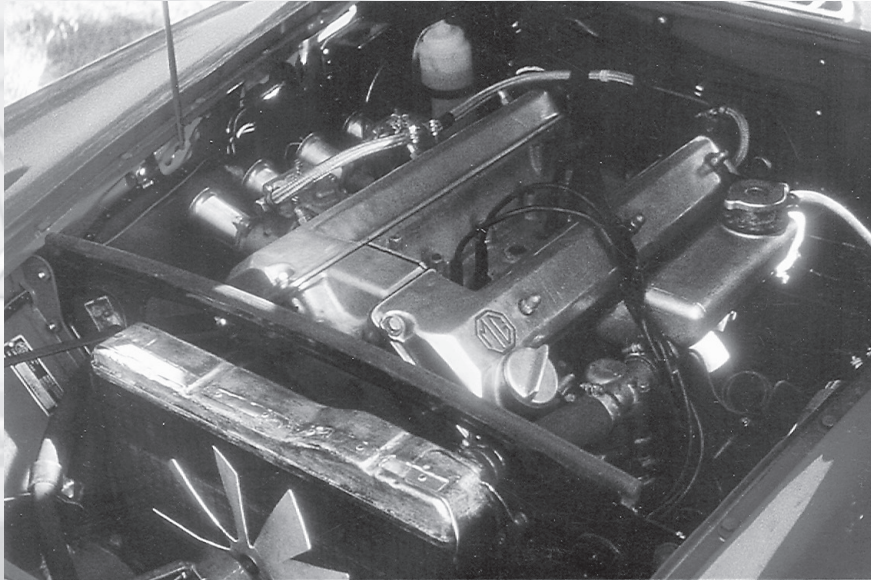
Motorn är en Coventry Climax FWE 1216 cc, både block, topp, sump m m är



av aluminium. Den har enkel, kedjedriven överliggande kam, växellådan är BMC B-typ eller ZF, diffen är BMC A-typ, fjädringen är individuell även bak med långa stötdämpare, ungefär som moderna McPearson-ramfjädringar, skivbromsar även bak vid diffen.

Motorn är faktiskt utvecklad från en 40 hk industrimotor avsedd för en bärbar brandspruta för engelska civilförsvaret. Men det var två duktiga tävlingsmotorkonstruktörer som byggde den 1951 hos Coventry Climax och som





fick leverera stora antal till engelska civilförsvaret. Den första racingversionen kom 1954, en 1100 cc FWA som fick stora framgångar. Sedan kom FWB 1460 cc i en mindre upplaga och av dessa versioner byggdes Elite-motorn FWE 1216 cc.

Effekten blev ca 85 hk, i mitt fall ca 100 hk. Bilen väger 600 kg vilket är ungefär samma som Lotus Elan.

Elite klassas i Historic GT/GTS4 Period E 1955-1961, upp till 1300 cc.

Under 2006 körde jag i fem tävlingar med placeringar långt bak i startfältet som mest består av motorstarkare bilar i klass F.

Jag brukar normalt vara startsnabb, vilket ger en skaplig placering till en början, men sedan blir jag efterhand omkörd. Men det är ju en viss känsla att hålla mig före Porsche 911 på rakan på Knutstorp. Det var ju bara det att 911 körde om mig på andra delar av banan.

Det var också intressant att under några träningsvarv försöka hänga med Per Roxlins Midget. Men det visade sig ju sedan att han körde betydligt fortare på racet.

På SSM missade jag grovt starten i

tävling 1. Eliten har inte nog vridmoment för att spinna loss hjulen - 15 tums plus hög 1:a - och man måste därför använda en slirningsteknik för att komma snabbt iväg. Om varvet sjunker för mycket så står man bara där.

Nåja, i tävling 2 kom jag iväg normalt och placerade mig fyra punkter högre i listan.

Utöver tre Knutstorp körde jag också en gång Ljungbyhed, 3 juni, vilket var intressant eftersom jag inte kört där

tidigare och jag körde också en gång på Sturup, nya slingan .

Eliten går fint men i heaten blir jag ju alltid långt bak beroende på konkurrensen.

Den 10 juni körde jag givetvis MGCC's 50-årsrally med Eliten, öronproppar instoppade, vid ett tillfälle kom en MG TD nästan ikapp mig. Jag ökade farten något och han hängde på. Efter målgång förstod jag varför, det var Ingemar Wittström med kompressor-försedd TD. Jag hade som första bil en TC som har samma motor som TD så jag visste ju hur fort den borde gå.

Totalt sett ännu en härlig tävlings-säsong med många svettiga varv för att hänga med de snabbare Elanerna. Nu gäller det att se framåt mot 2007.



Säljes

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.

Alfa Romeo Alfasud ti 901c 1978

Bur, rensad inredning, 15l tank, r-däck, massa smått och gott.

Alfa 33 motor på 1,7 liter med Weberför-gasare; 118hk. Vikt 837 kg fulltankad.

Gatregistrerad och besiktad u.a.

Pris ca 30000 +/- beroende på div tillbe-hör som däck mm.

Lämpad för CAR challenge eller annan klubbbracing.

Bilder & info på <http://hem.passagen.se/rydquist>

Kristoffer Rydquist

Telefon: +46 (0)31 - 761 18 58

Lotus Elan S4 coupe

-69, röd, högerstyrd, nya bromsar (skivor, renov. ok samt slangar).

Bra originalskick. Samma ägare sista 17 åren.

Gärna byte cab(Elan, mgb v8 el. förslag).

Kan byta upp el. ner pengamässigt.

Dan Lekander

0470-63769 el. 0708-385641

R-däck

4 st begagnade Michelin pilot sport cup 225-50/15, med eller utan porschefälg (944)

Ingemar Svensson

070 370 37 18

Minilites

4 st Minilites 14x6 med Yokohama 0539

185/55-14 Passar Triumph och Caterham

live axle. Knappt använda.

8.000 kr.

Klas Björkman

klas@bjorkman-mitchell.se

Alfa GTV

En mycket lättkörd och potent racerbil.

Mycket välbalanserad med många segrar i bagaget. 201 hk Twinspark 8v motor, 5 vxl tätstegad raxskuren vxl, justerbara coilovers runt om, full bur mm mm. Varvtid Kinnekulle 58,6 sek.

Nyckelfärdig vinnare! Pris från 85 000 kr beroende på utrustning.

Johan Moberg

0703-791164

www.lm-motorsport.com

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

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