

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 1
2013



Foto: Carl-Gustav Victor

Anders Johansson

***Nya styrelsemedlemmar:
Bo Franzén, Jan Blomberg
och Anders Edlund.***

Årsmötet 2013-02-02

Tillståndsgivare för KM



Ordförandes spalt



Allra först vill jag klart tacka er medlemmar för det förtroendet jag och styrelsen fått av årsmötet att leda MSCC och dess verksamhet. Det är ett hedervärt uppdrag MSCC är en mycket välskött och aktiv förening. Vår ambition är klart att fortsätta det fina jobb som förutvarande styrelser gjort.

Jag vill också passa på att tacka Peter Öfverman, Max Dymling, Johan Roxlin och Kenth Sandkvist för deras fina insats i klubben under de gånga åren.

Det är inte lätt att fylla luckor efter

avgående styrelsemedlemmar, de som ha antagit utmaningen och som vi hälsar varmt välkomna till styrelsen är Anders Edlund, Bo Franzen och Jan Blomberg, de kommer att presentera sig själva lite längre fram i tidningen.

En annan kämpe som bett om avbyte är vår redaktör Mats Ek. Mats vill få färdig sin bil, ett fullt legitimt skäl att ta en paus i redaktörssysslan. Vi har haft tur och lyckats rekrytera Lars-Erik (Ludde) Lundin som ny redaktör, han kommer att presentera sig själv och sina idéer i kommande nummer av bulletinen.

I år är det så att vi genomför SSM för 40:e gången. SSM har genom mångårigt professionellt arbete utvecklats till att vara ett av landets mest uppskattade racingevent. Vi lockar många förare och mycket publik, det har i högsta grad bidragit till att klubben har goda finanser. Styrelsen tog redan i fjol beslutet att vi skall fira vårt 40 års jubileum lite extra, detta är naturligtvis förknippat med kostnader och i år har vi tänkt låta det ekonomiska resultatet vara 0 medans

trivselfaktorn bland tävlande, besökare, funktionärer mfl. ökas lite extra. Vi hoppas klart att få se många av er på Ring Knutstorp den 5-7 Juli.

MSCC är en aktiv klubb, vi arrangerar en av Sveriges större racingtävlingar, Vi kör 5 KM tävlingar, vi genomför olika aktiviteter under icke sportvagnssäsong. Det finns många kämpar i vår klubb som ser till att du har det trevligt som besökare, tävlande etc. Utan deras insats hade vi stått oss slätt, det är ingen självklarhet att de skall ställa upp. Jag vet att få klubbar har så kompetenta medlemmar som MSCC har. Många är duktiga och framgångsrika. Styrelsen ser rekryteringen av fler funktionärer som en av våra allra viktigaste uppgifter. Låt oss hjälpas åt att utveckla vår klubb, att hjälpa till innebär långt ifrån att vara banfunktionär, vi har många andra spännande och trevliga uppgifter. Att du kommer in i ett trevligt gäng behöver vi knappt nämna.

MSCC:s styrelsemedlemmar

Ordförande

Anders Hedlund
Helsingborg
0760-25 28 00
anders@mscc.se

V. Ordf. & SSM-ansvarig

Robin Wachmann
Helsingborg
0704-90 41 98
robin@mscc.se

Kassör

Jan Blomberg
Sprägatan 8
267 40 Bjuv
0705- 896 955
janblomberg@mscc.se

Sekreterare

Fredrik Olsson
Östra Förstadsgatan 253
231 32 Trelleborg
0705-53 50 91
fredrik@mscc.se

Aktivitetskommittén

Anders Edlund
Höllviken
0705-29 90 49
anders.e@mscc.se

Medlems- & Miljöansvarig

Bo Franzén
Lomma
0733-36 26 32
bo@mscc.se

IT-ansvarig

Andreas Freed
Kävlinge
0708-47 77 82
andreas@mscc.se

Bulletinen

Redaktör

Anders Hedlund
Helsingborg
0760-25 28 00
anders@mscc.se

Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen

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
healeybengt@telia.com

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

Johnny Thorsén (utför även SBF vagnboksbesiktning)
Tullesbo 1
275 94 Sjöbo
0415-410 29, 0706-15 15 29
johnny@tullesbo.nu

MSCC:s postadress: MSCC, Box 1052, 212 10 Malmö. Bankgiro 179-7612. Ta även en titt på: www.mscc.se

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

Efterlysningar

MSCC är och vill fortsätta vara en klubb som har hög klass på sin verksamhet. Men skall vi lyckas fullt ut måste vi få lite hjälp av er.

En av de viktigare uppgifterna vi i styrelsen har att ta tag i är rekrytering av fler frivilliga resurser. Vi tycker att vi har en god struktur i form av projektgrupper för både SSM och Klubbmästerskap. Det är trevliga möten i de båda grupperna, det vittnar klart det faktum om att många varit med under lång tid.

Mest akut är att vi behöver en Rallygeneral för SSM.

SSM behöver en rally general, någon som tillsammans med andra tycker det är trevligt att arrangera det mycket uppskattade rallyt vi har i samband med Svenskt sportvagns meeting. Naturligtvis är man välkommen att hjälpa till med andra typer av uppgifter, vi har alltid något som passar.

Vi vill uppmana inte minst nya medlemmar att anmäla sitt intresse. Att engagera sig är ett trevligt sätt att snabbt komma in i klubben. Det handlar inte om att vi skal ösa mängder av uppgifter i någons knä, det handlar om att hjälpa till i den omfattning man själv känner sig ha möjlighet till.

Vill du få ut ännu mer av din hobby så hör av er till någon i styrelsen!

Bo Franzén



Mitt namn är Bo Franzén och jag är en alldeles nyinvald styrelseledamot. Mitt engagemang i klubben började för snart tio år sedan då jag ombads att hjälpa till i speakertorget på SSM. Sedan dess har jag varje sommar, de sista två tillsammans med Bosse Lindman, förorenat luften med oljud på Knutstorp. Det är kanske därför jag plötsligt blev miljöansvarig i styrelsen?

Mitt bil och teknik intresse började tidigt. Det finns många bilder på mig då jag som barn undersöker bilar, traktorer, tåg och flygplan. Med föräldrars välkända resultat, smutsiga kläder och kladdiga fingrar – för det var inte alltid på museum dessa undersökningar skedde. För att inte tala om alla saker som har öppnats och undersökts... I ungdomen slukade jag biltidningar som Teknikens värld och senare Automobil och Classics and Sportscar.

Min första förälskelse – i kategorin hopplösa renoveringsobjekt – var en vit Jaguar Mk II 2.4 liter som stod och rostade på Gruver's mack i Bromölla. Pappa vägrade diskutera att upplåta garaget till den ledsna katten och sätta svensson bilen på gatan... Pappa var en vis man – fast det tyckte jag inte då. Så jo, jag har nog en viss anglofil läggning. Min första egna bil blev en metallic brun SAAB EMS 2.0 -72 års modell som inköptes när jag gick på Maskin på LTH.

Växellådan rasade efter några hundra mil, men det gjorde inget, min kompis Staffan bytte motorer och växellådor på SAABar som andra byter T-shirts, så han talade om hur jag skulle göra. Efter det äventyret så låg det praktiska bilintresset i dvala, tills jag blev riktigt sugen på en sommarbil. Resultatet blev att jag för snart tjugo år sedan köpte en Triumph TR 6 PI som jag fortfarande kör med ett brett leende, helst på slingriga vägar och solsken, men jag har också provat att köra på bana. Det var riktigt roligt, men en Triumph TR6 är nog inte riktigt rätt bil för det. Vi får se vart de funderingarna leder.

För övrigt bor jag i Lomma och har två barn, och jag hoppas att jag kan bidra med entusiasm och ett eller annat gott skratt i styrelsen.



Uthyres.

Lokaler för bilar, motorcyklar, kontor, lager mm lediga i Tyringe, norra Skåne.

Prisex: 350:- per bil/månad eller 250:-/ m2.

Totalt ca 6000 m2 ledigt. Lätt att dela upp lokalen i olika stora delar.

Helst årshyra, men vinterförvaring kan också fungera.

Kontakt:

Anders Weidow 0705-831510
Per von Wachenfeldt 0705-731510
Gunnar Håkansson 0706-857023

Jan Blomberg

Hej, jag heter Jan Blomberg och är klubbens nye kassör. Jo, jag gillar banracing och är förtjust i Alfa! Det syns ju på bilden som är tagen under ett KM på Knutstorp.

När jag växte upp i Värmland så var det segling och för den delen allt vad idrott hette som gällde. Sakta men säkert smög sig bilintresset på. Körde upp -plogad bana på Vänerns is med farsans gamla Merca, låtsasåkte rally på grusvägarna runt Kristinehamn, besökte Kanonloppet på Gelleråsen. Sen blev det Göteborg och utbildning, flytt till jobb i Skåne och där blev vi en familj om så småningom fem personer.

Under de här åren hände inte så mycket med bilintresset förutom en

tilltagande förkärlek för Alfa Romeo. Men en sommarsöndag i mitten av 80-talet åkte vi av en händelse förbi Ring Knutstorp. Svenskt Sportvagnsmeeting pågick för fullt och ett antal Lamborghini Countach dånade runt banan. Där och då bestämde jag mig för att jag också skulle köra bana. Det startade med Alfaklubbens banträffar, sen tog jag licens och deltog i Hyllinges klubbbracing. Efter att jag införskaffat den rätta bilen - Alfas Bertonecoupé - började jag i mitten på 90-talet köra i dåvarande MGCCs klubbmästerskap. Rätt nivå på racingen för mig, bra andra klubbarrangemang och trevliga klubbmedlemmar. Kan det bli bättre!



Anders Edlund

Anders Edlund heter jag och är ny medlem i styrelsen med ansvar för aktiviteter. Jag har varit med i MSCC ganska många år men inte aktiv på andra sätt än en att jag deltagit i KM nu och då. Första gången var med min 944 turbo som gällde på den tiden.

Som så många andra har jag varit motorintresserad redan från ungdomsåren med motorcykel på sommaren och eftersom jag bodde i Härnösand så fanns oftast fina isbanor på vintern där jag ofta sågs med en Volvo PV.

Med fru och småningom barn fick motorintresset ge vika under ett par decennium för att återupptas med MC på bana för sådär 12 år sedan. Körde en del klubbävlingar för Hyllinge och många banträffar. Mycket kul och en grym fartupplevelse, men efter två brutna nyck-

elben var det dags att trappa ner och ägna sig åt något lugnare aktiviteter. Skaffade i tur och ordning Porsche 944 Turbo, Boxster, GT3, GT3 RS och GT3 cup och var ganska fast i porscheträsket med körningar i Porsche sports cup och Carrera cup. Har kanske 30 pokaler från PCSR, dock var Carrera cup lite tuffare.

Tänkte i fjol att det kanske var dags att prova på något nytt och köpte en ganska standardutrustad Westfield. Redan på första KM:et insåg jag ju att med mina kvaliteter som förare behövs det betydligt bättre grejor för att hänga med dom duktigaste förarna i klubben. Jag beställde följaktligen en ny byggsats och håller nu på att som bäst bygga en ny och förhoppningsvis vassare Westfield. Skall bli spännande att se i sommar hur man hänger med.



Anders Johansson och hans MGF 1.8i -97, Roadsport C

Carl-Gustav Victor



Anders Johansson tillhör kategorin klassiska sportvagnsförare, som kör till och från tävlingsbanorna med sin bil. Dock har han en följebil med sig för transport av familj, verktyg och speciella bandäck. Här skiftar han däck från std till bredare bandäck inför tidsträngen, SSM 2012.

Lite om Anders

Anders är en 58 år ung universitetslektor, som undervisar på Lunds universitet men dessutom besitter han ett mycket stort bilsportintresse. Började sin karriär med rallyåkande sent 70-tal i en VW. Blev snart en Opel Kadett Rally och ett antal år senare en SAAB V4 med ett flitigt tävlande i diverse rallytävlingar med bl.a. deltagande ett antal gånger i VM och EM tävlingar såsom Svenska

Rallyt, Sydsvenska Rallyt och Rally Finnskog i Norge. Till det kommer även backtävlingar och is-racing.

På 90-talet blev det banracing med deltagande i Volvo Original Cup. Tävlingsframgångarna i rally har varit några distriktsmästerskap i rally A, Nordisk mästare i All Champion Ship och i banracing blev Anders Sverigemästare 2 gånger. När Anders lade hjälmen på hyllan i slutet av 1990-talet hade han en lång

tävlingskarriär bakom sig. Men han släppte inte intresset för biltävlingar helt då han jobbat med sjukvården på Ring Knutstorp under de senaste 25 åren.

När han fyllde 50 år beslutade han att ge sig själv en rolig bil i present. Eftersom han en kort tid under 80-talet ägt en MGB hade han en viss förkärlek för MG som sportbil och MGF tyckte han var en vacker och tilltalande bil, så 2004 inhandlade han en röd MGF

1.8i -97 från Tyskland. Blev omgående medlem i MGCC och började delta i divers arrangemang, som anordnades av South Center. Men sjukvårdsarbetet på Ring Knutstorp gjorde att han blev mer och mer sugen på att köra på bana igen, så 2009 satte han in en störtbåge i MGF:n och började tävla igen i MSCC:s klubb tävlingar samt SSM.

Några tips som förbättrar bilen

Effektökning

Anders bil är trimmad och hade ursprungligen 120 hk, men har efterhand fått effekten ökad till ca 145 hk.

Trimmingsåtgärderna är följande:

- Kammaxlar från MGTF, ca plus 15hk
- Janspeed extraktorgrenrör
- Racingkatalysator
- Milltech fullflödes avgassystem
- 52 mm:s trottellhus
- UNI-ship piggy-back system (En

databox som är parallkopplad med bilens ordinarie ECU-box för motorns styrning. Möjliggör att motorns bränsle- och tändningsinställning kan mappas/ omprogrameras optimalt, se mer på <http://tsmotor.com/sida.php?id=23>)

- En rejäl in-luftslang vid vänstra bakre luftintaget
- En oljekylare placerad i högra bakre luftintaget.

Anders erfarenhet är att man ska inte förvänta sig att direkt få ut den effektökning, som anges för diverse trimningskomponenter och allra minst att man kan addera de angivna effektökningarna. Anders hävdar att man måste mappa om bilen på en rullande landsväg. I hans fall fick han ut 8 hk extra mot förväntade 25 hk. Men efter körning och mappning på en rullande landsväg fick han tag i de felande hästarna.



Med mittmotor blir det inte mycket till utrymme i motorrummet för eget mekande typ MGB.



Desto bättre i fronten där bromservon dock upptar stor plats.

Oljekylning

Anders har haft problem med oljetempen på tävlingar. Han har därför monterat en oljekylare i bakre högra luftintaget. I motorrummet finns en särskild termostaststyrd fläkt, som ska kyla elektronikboxen för motostyrningen när det blir väl hett i motorrummet. Vid tävling kopplar han loss termostaten så att fläkten går kontinuerligt under körningen.

Smörjmedel

Motor: Castrol helsyntetiska Sport Edge 10W- 60

Transmission: Castrol helsyntetiska Syntrans Transaxel 75W / 90

Bränsle

Shell V-Power 99 oktan. Men numera har oktantalet sänkts till 98 oktan pga av inblandning av 5% etanol. (Anmärkning: etanolinblandningen i 98 oktan bensin varierar mellan de olika märkena, allt från 0-5% och kan variera från ort till ort för samma märke.)

Brustna topploppspackningar

Problemet med topplockspackningen på MGF beror enl Anders på att det endast är vattencirkulation i blocket till en början när motorn är kall. När sedan termostaten öppnar blir det en chock för topplocket, som börjar röra sig och på sikt ger sig toppackningen. Detta enl info från Australien där man helt sonika tagit bort termostaterna. AJ har borrat 2 st 2mm:s hål i sin termostat för att skapa en viss cirkulation direkt från början, vill ha termostat med tanke på klimatet vi har, samt att han använder bilen mer än till racing.



Finns en separat termostaststyrd elfläkt i motorrummet för att kyla motorns elektronikstyrningsbox vid behov. Vid bankörning kopplar Anders bort termostaten varvid kylfläkten går kontinuerligt och får därmed bättre effekt på oljekylaren.



Längst bort i motorrummet syns elektronikboxen med kylfläkt.

Lotuskomponenter passar till MGF

Lotus Elise S1 1996-2001 har samma motor som MGF och har haft samma problem med topplockspackningarna. Men de har tagit fram reservdelar som håller, bl.a 82 graders termostat som öppnar tidigare än std 88 grader.

Lotus prylar är bättre än original MG. Även Lotus hjullager passar.

Fjädringssystemet

Efersom bilen är från -97 har den gashydraulisk fjädring innebärande att bak och fram- fjädringen på resp. sida kommunicerar med varandra. Detta stular till det något då man vill sänka fjädringen, istället för att

kunna jobba axelvis. Anders har sänkt bilen genom att släppa ut en del av hydragvätskan (glykol) på resp. sida tills han fått en lagom negativ camber på framhjulen. Dock måste det vara minst 75 mm:s frigång överallt under bilen, kontrolleras med en 75 mm:s kloss. P.g.a. av fjädringssystemets uppbyggnad får bakhjulen ännu större negativ camber än framhjulen, en olägenhet att bara acceptera.

Anders har dessutom monterat längre "bumb-stopers", som han sedan kapat till lagom längd så att han har 5-7mm fjädring innan det bottenar mot bumb-stopern.

Stötdämpare

Stötdämparna på bilen är GAZ, som är justerbara i 30 "snäpp". Mycket provande med att få lagom re-bump (återfjädring).

Krängningshämmare

Krängningshämmaren bak är borttagen då Anders ej har diff-spärr. Anledningen är att borttagen eller mjukare krängningshämmare ökar bilens traktion vid kurvtagning då det bakre innerhjulet får mindre tendens att lyfta.

Däckproblem genererellt

Finns problem med att använda andra däck än originaldäcken av fabrikat



Anders ute på tidsträningen för att skaffa sig en bra startposition inför 1:a racet, SSM 2012. Notera att suffletten är helt borttagen, minskar vikten med 22 kg. Men å andra sidan ökar luftmotståndet betydligt, så det är väl tveksamt om de 22 kilona uppväger det.

Goodyear av en viss typ som dessvärre ej tillverkas längre.

Trots identiska dimensioner gör andra däck att bilen blir slingrig. Enl. Anders så löser man problemet genom att byta bussningarna i hjulupphängningen till hårda nylonbussningar. Bilen blir som ny enl Anders.

Dock ska man komma ihåg att nylonbussningar kräver större underhåll än gummibussningar, eftersom de kan börja kärva efter en tid. Kräver demontering och omsmörjning av bussningarna enl. experterna på området. Ev kan hårdare gummibussningar vara ett alternativ

Tävlingsdäck

Till och från tävlingsbanan kör Anders på standarddäck i dim. 185/55 R15 fram och 205/50 R15 bak.

Vid tävling använder han s.k. R-däck, d.v.s. tävlingsdäck som är DOT-märkta och godkända för väg. Dessa däck finns utförandena: Soft, Medium och Hard. Anders har valt Medium som en kompromiss av rent ekonomiska skäl.

För tävling har Anders funnit att följande dim i de flesta fall fungerar bäst:

Torr bana: fram 205/50 R15, bak 225/45 R15

Våt bana: fram 195/55 R15, bak 205/50 R15

Kan förekomma vissa banor där andra dimensionskombinationer kan fungera bättre. Däcken är av fabrikat Yokohama och Toyo där de sistnämnda funkar bäst på våt bana.

Fälgar

Fälgdimensioner: Fram 6,5Jx15 och bak 7Jx15 oavsett däckdimension.

Enl. STRO (Scandinavian Tire & Rim Organization) är rek. fälgbredder följande:

195/55R15 fälg 6J

205/50R15 fälg 6,5J

225/45R15 fälg 8J

Förändring av fälgbredden i förhållande till rekommenderad bredd slår



Anders något svettig efter en intensiv tidsträning, SSM 2012. Notera störtbågen samt 4-punktsbältets infästning där bak.



Stilstudie på Anders Johansson i det blöta 1:a racet, Roadsport C, SSM 2012. Notera att suffletten är påmonterad, behagligare med tak över huvudet när det regnar.

igenom med 40 % på däckbredden enl däckbranchen. Eller förenklat: varje ½ tum förändring av fälgbredden förändrar däckbredden med 5mm.

Luftryck

Om man kör på bana med standarddäck måste man öka luftrycket med 0,5 bar över det rekommenderade för få att tillräcklig stabilitet.

När det gäller s.k. R-däck är dessa i sig styvare stabilare än standarddäcken, varför de kräver en annan trycksättning och de ska ej ha mer än 2.2bar i varmt tillstånd innebärand att man startar med 1.5 -1.8 bar beroende på yttemperaturen enl. Anders.

Ska man vara riktigt noga ska man kolla tryckförändringen från kalla till varma däck direkt efter det man

kommer i depån efter träningen. Värmeutvecklingen och därmed tryckupp-byggnaden är olika för de olika däcken beroende på att de belastas olika vid bankörning. T.ex. i Anders fall ökar vänster bak mest med en tryckökning på 0.6 bar vid körning på Knutstorp en varm sommardag.

Sedan kan man förändra bilens beteende genom att förändra tryckförhållandena mellan fram och bakdäck och få bilen att bli understyrd eller överstyrd beroende på banans karaktär.

Vikt kontra Luftmotstånd

Om Anders monterar av suffletten helt minskar vikten med 22kg vilket förbättrar vikt/effekt-förhållandet något, men å andra sidan ökar

luftmotståndet påtagligt i lite högre hastigheter.

Anders provade båda alternativen vid SSM 12 på Knutstorp och valde att behålla suffletten på.

Mer trimningtips

Kolla: www.mgf.ultimatemg.com/group2/suspension/

Framtida planer

Tätstegad växellåda.

Optimera bilen för Roadsport C, d.v.s. få ned vikt/effektförhållandet till 7kg/hk. Kan ske att antingen lätta bilen med ytterligare 75kg, vilket är ganska svårt och dyrt eller att öka effekten med ytterligare 10hk, vilket förmodligen är enklare.

Årsmötet 2013-02-02

Fredrik Olsson

MSCC:s årsmöte hölls den 2:e februari på Jacob Hansens hus i Helsingborg. Jakob Hansens Hus ligger mitt i Helsingborg och är en mycket trevlig lokal med anor från mitten av 1600-talet.

45 medlemmar deltog i själva stämman som hölls i "Röda Rummet" vilket för vår räkning var möblerat för "biografsittning". Peter Övferman öppnade mötet och punkterna i dagordningen betades av en efter en. En viktig punkt var frågan om styrelsen skulle göra en utredning om huruvida vårt klubbmästerskap ska fortsätta under SFB's flagg eller om vi kan hitta någon annan lösning med samma säkerhet men enklare regler. Mötet gav styrelsen i uppdrag att göra detta. En annan tyngre punkt handlade om att 4 av styrelsen poster ställts till förfogande då ordförande

Peter Övferman, kassör Max Dymling, aktivitetsansvarige Kenth Sandkvist samt marknadsansvarige Johan Roxlin inte ställde upp till omval. Valberedningen har gjort ett gott jobb och deras förslag vilket stämman röstade för blev enligt följande: Ny ordförande för 2013 blev Anders Hedlund, till ledamöter valdes Bo Franzén, Anders Edlund och Jan Blomberg.

Stämman efterföljdes med ett föredrag av motorsportskommentatorn Janne Blomkvist från Viasat. Janne berättade om sin karriär som mynnat ut i att han idag är en av Sveriges mest kända kommentatorer inom FI.

Efter stämman minglades det en stund innan hela sällskapet tog plats i "Blå Salen" för själva banketten. Som förrätt serverades Cognacspetsad Hum-

mersoppa, som varmrätt Kalventrecote med murkelsås, sparris samt tomat och parmesangnocci. Som efterrätt serverades Passionsfruktspannacotta.

Mellan rätterna delades pokaler ut till årets KM-pristagare. Vandringspriset "Årets MGCC-medlem" eller som det även kallas "Växelspaken" gick i år till Anders Hedlund. Närvarande damer som under året hjälpt till på klubbevent samt vår avgående redaktör för Bulletinen Mats Ek fick blomsterbuketter. Vinnare av förstapriset i årets funktionslotteri blev vår KM-general Edvin Persson.

Efter maten fanns det kaffe och kaka samt starkare förfriskningar att tillgå. Sista gästerna lämnade när serveringspersonalen började se sömning ut framåt småtimmarna.





Tillståndsgivare för KM

Anders Hedlund

Styrelsen fick på senaste årsstämman mandat att utvärdera och besluta om vilken tillståndsgivande part vi skulle använda oss av för arrangerandet av vårt KM 2013. Alternativen var Svenska Bilsports Förbundet, SBF och Svenska Motorsports Alliansen, SMA.

Styrelse har ambitionen att MSCC skall erbjuda, trevligt, säker och prisvärd racing. Det tål att nämnas att det aldrig har varit styrelsens ambition att sänka säkerheten på våra tävlingar. Oaktat vilken part vi kom att välja var avsikten att behålla den säkerhetsnivå vi hade 2012 i form av räddningsresurser och krav på förarens utrustning.

Skälet att styrelsen bad om detta mandat var att vi upplevt att de synpunkter vi tidigare framför till SBF fått ringa gehör. Utlösande var att vi ansåg att det föreslagna obligatoriet på HANS/HNRS i MSCC klubb racing skulle påverka våra medlemmar och klubben negativt. Vi hade signaler från många förare att man ej kom att delta om detta krav genomfördes. Vi har ett flertal deltagare i vårt KM som tycker det är trevligt att då och då under rimliga former och med gott omdöme testa sin sportbil på banan, även denna grupp skulle sannolikt minska. Sist men inte

minst så skulle instegskostnaden höjas ytterligare, vilket inte var önskvärt. Färre tävlande resulterar naturligtvis i högre startavgifter något vi vill undvika

Vi har haft en dialog med såväl SMA som SBF för att inhämta information, i fallet med SBF så resulterade utvärderingen att vi skrev ett brev med tre frågor till SBFs Racingutskott.

Vi ansåg att formuleringen om HANS/HNRS kravet var ottydligt formulerat, fråga ett var därför om HANS/HNRS var obligatoriskt även i klubb race.

Fråga två, blev följaktligen, om HANS/HNRS är obligatoriskt är det möjligt att MSCCs KM serie kan undan- tagas från detta krav.

Den tredje frågan var, om det var möjligt att tillåta tävlande från fler än tre klubbar att delta i våra KM arrangemang. Styrelsen tycker det är positivt för såväl deltagare som klubben om vi kan attrahera fler startande.

Vi fick efter ett tag svar på de frågor vi ställt, liknande önskemål har framfört från andra klubbar varför SBF beslöt att våra KM tävlingar ej skall omfattas av HANS/HNRS obligatoriet, vidare har vi idag möjlighet att ha deltagare vilka har sin licens i fem olika klubbar.

Utvärderingen utföll i att en helt

enig styrelse beslöt att vi fortsätter med SBF som part vid arrangerandet av våra KM tävlingar.

Denna fråga skiljer sig ej väsentligt från andra konkurrenssituationer, det finns för och nackdelar med båda alternativen. SBF har klart i kraft av sin historia, storlek, organisation mm en rad fördelar jmf en ny-uppstartad uppstickare. Tilläggas bör att styrelsen är positiv till att det idag finns rum för fler aktörer än en. Vi som utövare/arrangörer har idag fått en större möjlighet att påverka vår egen tävlingsverksamhet än tidigare vilket i grunden är positivt.

Tillägg

Efter det att SBF svarat MSCC att man ej avsåg kräva HANS/HNRS för MSCC KM serie så meddelar man via sin hemsida att försäkringsskyddet är ändrat. Detta har överhuvudtaget inte nämnts i svaret till MSCC. Vi uppmanar alla att informera sig om aktuella bestämmelser vis SBF.se. Det går att teckna tilläggsförsäkring via SMA vilken är giltig även under arrangemang som genomförs med SBF som tillståndsgivare.

Följande nya medlemmar hälsas välkomna

ROLAND PERSSON

Badhusgatan 6
252 21 Helsingborg
Mazda MX-5 2012

JOHAN BERTILSSON

Dammvägen
269 71 Förslöv

MICHAEL SUNDIN

Östermalmsgatan 89
114 59 Stockholm
Mazda RX7 1979,
250 GTO1962 replica

BENNY JÖNSSON

Rektorsgatan 1
254 36 Helsingborg
Westfield Super Seven 2012

CLAES LANGFELDT

Solglimtsvägen 8 A
423 53 Torslanda
Lotus Elise 1999

GÖRAN SVENSSON

Brandshultvägen 90
429 44 Särö
Mercedes CL 600, 2009

JOHN BOGEFORS

Helsingborgsvägen 47
262 72 Ängelholm

LEIF JEPSSON

Östra Mellanvägen
236 42 HÖLLVIKEN
Mazda Miata 1991

ERLAND BERGGREN

Sörbylund 820
231 73 Anderslöv

KARL-JOHAN BERGGREN

Sörbylund 820
231 73 Anderslöv
Ginetta G20 2009

STELLAN EMRIN

Järnvägsgatan 36
579 40 Berga
Porsche 996 GT3- 2000

SVEN-ALFRED BÖRJESON

Månplan 7
216 19 MALMÖ
Caterham Superseven 1987,
TVR Chimaera 500 1997

MATS ANDERSSON

Gamlalundavägen 221
271 91 YSTAD
Dodge Viper RT/10 1994

Kommande aktiviteter

Maj

- 4 Besiktningsträff
Ystad Bilbesiktning
- 12 KM 2 på Bulltofta
Malmö
- 13 Besök på Autoropa
Malmö

Juni

- 8 KM 3 på Sturup Raceway
Sturup Raceway
- 10 Garagebesök hos
Kjelle "Power"
Skanör/Falsterbo

Juli

- 5-7 Svenskt Sportvagnsmeeting
Ring Knutstorp
- 6 Sportvagnsrallyt

Augusti

- 3 KM 4 Minnesberg
Minnesberg, Svedala
- 24-25 Resa till Lotus Festival
England

Oktober

- 5 KM 5 på Ring Knutstorp
Ring Knutstorp

Besök mscc.se för att hitta aktuell information om våra aktiviteter.

Får du ingen klubbinformation via e-post?

**Skicka i så fall din e-postadress till
info@mscc.se**

PIT-BOARD

Bilmeck sökes:

Bilmeckare sökes till min Lotus Seven -61,a med Ford motor.

Kör i Roadsport B.

Thomas Ahrens,

0708-79 11 00,

thomas@ahrens.se

Klubbsläpet säljes!

Cargo 1100, 1985. Totalvikt 1100 kg. Maxlast 590 kg.

Regnr ENP 097.

Ett rejält skåpsläp med aluminium-stomme och beklädnad.

Nyrenoverade bromsar. Besiktigat tom 2014-05-31. Skadad i ett hörn efter påkörning, därav priset.

Säljes till klubbmedlem för 9.000:- inkl moms.

Intresserad? Kontakta Mats Ek,

042-29 22 22 alt. 0738-13 30 40



Klubbregalia MSCC

Beställer gör du av:

Andreas Freed

andreas@mscc.se

På hemsidan hittar du mer information om alla produkter som finns till försäljning. Kepsar, dekaler, muggar och mycket annat.



Soft shell-jacka

Mjuk och skön men ändå med bra andningsförmåga och vind- och vatten-tätt.

Pris: 800:-



Tenniströja / Pike

Kvalitets tröja från Slazenger. Finns i: Svart, vit och grå.

Pris: 300:-



Väst

Varm och skön vadderad väst med dunkänsla

Pris: 800:-