

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 1
2014



Foto: Ola Hall

Nya styrelseledamöter

Svenskt Sportvagnsmeeting 2014

Sportvagnsrally SSM 2014

Lars Bondesson i Sydafrika

Att börja köra KM

Besiktningsträff i Trelleborg



Ordförandes spalt



Hej på Er.

Vid årsmötet, som i år hölls i Malmö Börshus, valdes jag in som ny ordförande i vår klubb.

De som inte vet vem jag är så heter jag Robin Wachmann och är bosatt i Helsingborg tillsammans med Mona. Vi har 3 barn varav 2 är utflugna. Jag gillar bilar, speciellt sportbilar men jag är ensam i familjen om att ha ett bilintresse. Resten av familjen anser att en bil är något som tar dig från punkt A till punkt B vilket gör att de ser konstigt på mig när jag känner igen våra grannar eller rättare sagt deras bilar när vi möter dem. Vissa i min familj kan glatt försöka gå in i en bil på

det stora varuhusets parkering om den bara har samma färg som vår, oavsett märke, vilket säger lite om deras brist på bilintresse. Men så är det ibland med hobbies och intresse, det som vissa kan bli helt nördiga på kan andra se som anledning till omhändertagning av personal i vita rockar. Jag gillar även att fundera ut hur saker och ting fungerar men jag skall villigt erkänna att där är många som är bättre på det än jag för annars hade min bil, Samantha 7, troligen kommit till start i vårt klubbmästerskap betydligt oftare.

Mitt racingintresse gjorde det lätt för vår förre ordförande, Anders, att locka in mig i SSM's funktionärs stab 2004 och där är jag fortfarande kvar och nu skall jag ta upp ordförande klubbans efter honom vilket inte blir helt lätt då Anders har ett otroligt driv och lagt ner mycket tid på vår klubb. Men nu är jag inte ensam utan till min hjälp har jag resten av styrelsen som består av en samling trevliga herrar. I år får dessutom styrelsen förstärkning av ytterligare tre medlemmar som presenteras längre fram i tidningen och som kommer att komplettera oss andra på ett ypperligt sätt.

Vår klubb är känd och respekterad för våra tävlingar som vi anordnar. Vår KM Organisation är de som skall ha kredit för detta då de drar ett tungt lass och anordnar våra 5 årliga klubb tävlingar. Men alla ni medlemmar tycker kanske inte att racing är det enda man skall göra med sin sportbil och då jag uppskattar mångfald så tycker jag att det vore jättekul om vi i styrelsen blev kontaktade av någon som skulle vilja dra igång en Rally-org. eller Orienterings-org. eller något annat så länge vi kan räkna in det som en aktivitet med eller omkring sportsbilar. Det behöver inte vara något stort som en organisation utan det kan vara en utflykt till något trevligt fika ställe en söndag. Vi är ju trots allt inte en racing klubb utan en Sportbilsklubb med väldigt aktiv racing avdelning.

Nu ser jag framemot våren och jag hoppas att vi ses på någon av våra aktiviteter.

Hälsningar

CARSPECT

Nu har du möjlighet att få rabatt när du besiktigar ditt fordon.

Ange Kundnr: 20005772

eller visa upp din licens eller medlemskort så får du 30 kr rabatt när du besiktigar ditt fordon.

Nedanstående länk tar dig till bokningssidan.

<https://www.carspect.se/Sidor/default.aspx>

Nya styrelseledamöter

Björn Mullaart

Jag heter Björn Mullaart och har varit medlem i MSCC sedan början av 90-talet. Jag hade då nyligen köpt en mörkblå Alfa Romeo 2000 GTV av 1973-års modell (s.k. Bertonecoupé) och lockades till medlemskap i MSCC av Olof Norrman från Klippan. Olof är säkert välkänd för många i klubben efter sina insatser i KM i en röd Alfa Romeo 1600 GTJ.

Alfan fick genomgå successiva förbättringar och jag deltog i en del klubb-
race i Roadsport C och B under 90- och början av 2000-talet. Efter ett längre uppehåll återupptog jag racingen förra året då min son Alexander övertalade mig att köpa en racefärdig Mazda MX-5. Alexander, som följt med på diverse bilevenemang (med SSM som årets

höjdpunkt) sedan har varit mycket liten, köpte en Mazda MX-5 2012, tog licens och började tävlingsköra. Förra året körde således far mot son i Roadsport C. Mycket roligt! Nu gäller full satsning på KM och SPVM 2014.

Bilintresset har jag haft sedan barnsben och det har mest varit italienskt som gällt. Bilparken består förutom MX-5:an för närvarande av samma Alfa Romeo 2000 GTV som införskaffades i början av 90-talet, en Alfa Romeo GTV 6 24V av 2001-års modell samt en Maserati Quattroporte av 2005-års modell.

Till yrket är jag advokat och delägare på Advokatfirman Vinge i Malmö. Jag bor i Limhamn, är gift med Annika och har fyra barn. Det är mycket roligt att ha blivit invald i styrelsen och jag ser fram emot att kunna bidra till klubbens verksamhet!



Här tillsammans med min son Alexander.



Patrik Jönsson

Mitt namn är Patrik Jönsson och vissa av er känner säkert igen mig eftersom att jag har varit med och besiktigat bilarna i samband med våra KM under en 5 års period samt även huserat i anmälningsboden under SSM de senaste åren.

Mitt stora intresse för motorsport och sportbilar har jag fått från min biltokiga far. Ett av mitt första minne är från ett industriområde där MGCC(!) genomförde ett KM (om det nu hette så på den tiden). Under hela min upp-
växt har jag varit med min far på olika

motorutställningar och tävlingar vilket naturligtvis bidraget till mitt stora motor intresse. Under början av 90 talet så tävlade jag lokalt i Volvo original Cup och i en del långlopp. När denna period var över så vad det dags att införskaffa en sportvagn för att ha något roligt att köra med. Då jag alltid haft en förkärlek för äldre Alfa Romeo så införskaffades en alfa 1750 Bertone i början av 2000 som jag har kvar än i dag. I samband med att jag köpte Alfans så var det naturligt att gå med i MSCC. Nu ser jag fram emot att arbeta inom styrelsen och ge en hand var det behövs.

Nya styrelseledamöter

Ulf Danielsson

Mitt namn är Ulf Danielsson, 54 år ung med många år i MGCC/MSCC. Var på mitt första SSM 1979 och började tävla i klubbmästerskapet 1980. Första sportvagnen var en Triumph TR4. Efter ett par år med Triumphen så skulle det tävlas på riktigt. En Lola T492 ex Stanley Dickens införskaffades. Med den åktes allt från klubbävlingar bland annat på en brädgård i Hässleholm till EM race ute på kontinenten. Resultaten var blandade men klubbmästare blev jag i alla fall. Lolan passade dock dåligt på gatan så en italiensk drömbil införskaffades, en Lamborghini Urraco. Rolig bil med magnetisk dragningskraft. Då tänker jag inte på flickor utan på bilar med blå lampor på taket. För det kan väl aldrig berott på mitt sätt att hålla nere gaspedalen?

Jobbet tog sedan mer och mer tid och jag hade glädjen att få bo "Down Under" under nästan 10 år. Fantastiskt



klimat, tänk att kunna köra sportvagn året runt. Längtan efter en sportvagn blev till slut för stor och en Ferrari 308 GT4 inhandlades. Det blev ganska många track days med Ferrarin där nere. Blev också några tävlingar i Porsche cup med en 911 3,0 RSR. Men allt roligt kommer till ett slut och jag flyttade hem till Sverige, efter ett kortare stopp i Saudi Arabien.

Väl i Sverige så införskaffades en Super Seven replica som fick åka lite runt koner på ett flygfält i Småland tillsammans med Växjö Sportvagnsklubb. Denna kom senare att bytas mot en Lotus Esprit Turbo. Racingen fick sitt genom långlopp i SLC serien. Åkte tillsammans med Rolle "Lövis" Johansson i Filemon racing team. Vår Opel Corsa gick bra och vi vann många tävlingar. Vi lyckades med att vinna totalt både i klassen och hela serien ett par gånger.

Kärleken fick mig att lämna Småland för Staffanstorp för några år sedan. Detta har gjort att jag åter fått möjlighet att vara med på MSCC event och få träffa både gamla och nya vänner. I garaget bor det numera en Lotus och en Lamborghini. Ingen av dessa lämpar sig för bana så vi får se vad som händer i framtiden. Har hjälmen lagts på hyllan för gott, eller???

MSCC:s styrelsemedlemmar				Bulletinen
Ordförande & SSM-ansvarig Robin Wachmann Helsingborg 0704-90 41 98 robin@mscc.se	Vice Ordförande & Kassör Jan Blomberg Spréagatan 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	Racing samordnare Anders Edlund Höllviken 0705-29 90 49 anders.e@mscc.se	Redaktör Lars-Erik Lundin Malmö 0738-08 09 23 bulletinen@mscc.se
Aktivitetskommittén Björn Mullaart Limhamn 0709-67 81 78 bjorn.m@mscc.se	Aktivitetskommittén Patrik Jönsson Vellinge 0706-55 45 32 patrik.j@mscc.se	Medlems- & Miljöansvarig Bo Franzén Lomma 0733-36 26 32 bo@mscc.se	Hemsida/Bulletinen Andreas Freed Kävlinge 0708-47 77 82 andreas@mscc.se	Hemsida/Bulletinen Ulf Danielsson Staffanstorp 0706-58 80 99 ulf.d@mscc.se
Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen				
Allan Göransson Stavstensvägen 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) Tulllesbo 1 275 94 Sjöbo 0415-410 29, 0706-15 15 29 johnny@tulllesbo.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.				

Svenskt Sportvagnsmeeting 2014

Robin Wachmann

Som många år tidigare är planeringen inför årets race helg i gång. Under de senaste åren har SSM växt och antalet deltagare har ökat vilket är ett bevis på att det är ett uppskattat arrangemang som vi anordnar. Men det stora antalet deltagare har inverkat på körtiden så i år väljer vi att inte bjuda in något gästheat för att istället prioritera längre körtid till SPVM och RHK's klasser. Som vanligt kommer vi kunna se ett stort antal bilmodeller med ett åldersspann

från 30-talet fram till idag. Just denna blandning tror jag tilltalar både deltagare och publik och gör att vi alla gärna kommer tillbaka år efter år.

SSM består inte bara av banracing utan även av ett mycket populärt sportvagnsrally med kluriga uppgifter och frågor längs slingrande trevliga sportbilsvägar.

Som ni förstår händer allt detta inte av sig själv utan det är klubbmedlemmar och sportvagns intresserade, vanliga

killar och tjejer som ser till att hjulen rullar. Känner ni att det skulle vara trevligt att vara delaktig, så hör av er till mig, för utan funktionärer så kan vi inte genomföra vårt SSM. Vill man inte stå ute på banan så har vi behov av hjälp på många andra ställen och hitintills har vi aldrig blivit för många.

Hälsningar

SSM Organisationen

Robin Wachmann



Svenskt Sportvagnsmeeting 2012. Modsport I, II, III, race 2, John Weglin i Toyota Supra och Peter Gustavsson i MGB V8 på väg att varvas av 1:an i racet. Foto: Carl-Gustav Victor.

Sportvagnsrally SSM 2014

Björn Hedlund



2014 års rally som genomförs lördagen den 5 juli skall vi göra till något alldeles extra! Ni tar er som vanligt på slingrande och vackra skånska sportbilsvägar mellan de olika stationerna. Där avgörs vilka som får ta del av årets extra stora prisbord när ni slutligen går i mål på Ring Knutstorp. Ni har gratis entré till SSM tävlingarna som pågår för fullt och parkerar gratis i depån bland de andra sportbilarna.

Starten går från Mekonomens butik och verkstad på Landskronavägen i Helsingborg. Verkstaden håller öppet för vår skull. Bra för den som behöver hjälp med något i sista stund. Butiken har också öppet och ger deltagarna 20 % i rabatt på alla varor. Du kan också köpa stora skrymmande saker med rabatt för senare avhämtning.

Insprängt i rallyt kommer vi att köra banan där Wrams Grand Prix, Sveriges

första sommar Grand Prix kördes. Året var 1933 och det kördes för fullt vilket resulterade i en otäck olycka. Vi skall köra lugnt och tävla på ett ofarligt sätt.

Alla är välkomna. Enda kravet är att du kommer i en sportbil. Du anmäler dig på sportvagnsmeeting.se som öppnar inom kort. Anmälningsavgift är 400 kr.

Lars Bondesson i Sydafrika

Lars Bondesson

Allt börja i februari 2012 då jag och sambon Kim var på en safariresa i Sydafrika som avslutades med en liten vecka i Kapstaden. På en marknad långt bort där vägarna tagit slut träffa vi på Johnny Nilsson från Åstorp som var där med Kennet Perssons Ford GT 40 och meka åt honom på dessa 2 tävlingar som kallas "Passion For Speed". Beskedet var klart att nästa gång de skulle till Sydafrika skulle jag med och där är vi nu.

Under fjorårets SSM hade Kennet tagit fram en broschyr om dessa tävlingar som skulle gå Januari/Februari 2014 och där jag boka mig direkt liksom Janne Kling från Enköping med hans Ford GT 40. Så det blev 2 GT 40 och min Elan som skeppades iväg i början av december i en 40 fots container med reservdelar i massor och verktyg. För min del så var det komplett reservmotor, växellåda, diffar, kompletta fram och bak upprights, bärarmar, drivaxlar,

kompletta bromsar fram och bak, följar med nya Dunlopp Racingdäck och en massa andra delar i en pall. Båtresan för containern tar c:a 5-6 veckor beroende på väder och hamnar då i Durban. Säsongen 2013 hade för min del varit bedrövlig med enbart strul med allt runt bilen så efter sista tävlingen i oktober revs hela bilen ner för att allt skulle kollas och bytas det som nu behövdes. Så på väg till Åstorp för inlastningen av Elanen passera vi Johannes Perssons rullande landsväg för att kolla att motorn var OK och det var med glädje den rullades in i containern.

Parallellt med allt detta hade vi planerat resa och boende som för vår del blev boende på 4 ställe under den 3 veckor långa borta vistelsen och där lämpligt nog Janne Kling var ägare till en resebyrå. Resan som gick från London lördagen 2014 01 25 till Johannesburg var dryg med c:a 10 timmars non stop

flygning och eftersom jag inte har de minsta storlekar i kläder blev det en trång sittning. Första racet skulle vara på Zwartkops banan 2014 02 01 strax utanför Johannesburg och nästa race helgen efter på Killarney banan utanför Kapstaden och där emellan är det 2 timmars flygning och containern skulle flyttas 3 gånger och landsvägsresa c:a 250 mil på en trailer.

Vi var 12 personer i vårt gäng som åkte ner och Johnny var väl 5-6 som skulle ner och visa hur deras Topp Fuel dragster kunde dra iväg. I vårt gäng var det jag och sambon Kim och för Kennets del hade han med sig 6 årige sonen Alexander och moder Gail, Sverker Ottosson från TS-motor i Åstorp som mekaniker och Lennart Bohlin med fru Inger som skulle byta med Kennet eftersom vi skulle åka ett 45 minuters race på varje ställe liksom ett sprintrace. Lennart Bohlin behöver kanske





Trångt men organiserat kaos i Kellnerney depån.

inte presenteras men han är Världsmästare i supercart och Svensk Mästare med en Sierra Cosworth i grupp A och ägare till Gelleråsen banan i Karlskoga och Janne Kling med sambo Anna och hade med sig Gunnar Zetterqvist som mekaniker och Robert Enestedt från Stockholmstrakten som avbytare och som kör en serie ute i Europa med V-8 försedda Radicals så det var ett välmeriterat gäng i GT 40 bilarna medan i den lite mindre Elanen fanns bara mig själv som mekaniker och utan förarbytare. Niclas ville inte följa med eftersom han chansa på att det som i fjor skulle bli kallt och mycket is åka runt Örskelljunga trakten.

När vi var på Zwartkops banan under måndagen för att lossa vår container fanns den inte där trots att Johnny hade fått besked att den så skulle vara. Så nu börja ett letande som sluta med att på onsdagen skulle con-

tainern vara på plats och var den inte det så skulle vi få låna bilar eftersom det var fri träning då. Onsdag morgon när vi kom fanns det givetvis ingen container så nu börja det bli nervöst. Vi fick låna en Boss Mustang och kläder eftersom all vår utrustning låg i containern men eftersom jag är av större modell fanns inga kläder men eftersom löftet var att containern skulle komma natten till torsdag så var det ingen direkt panik eftersom tidsträningen inte börja förrän fredag förmiddag, men när vi kom på torsdag morgon då blev det panik för containern skulle inte komma förrän sent torsdag kväll. Då for jag iväg och köpte en overall och vad som mer behövdes lånades och jag fick Mustangen till mitt förfogande och de andra fick en Chevron liknande historia med BMW-motor att köra med under torsdagen. Att åka med en stor Mustang med en herre jösses maskin och med

bromsar och väghållning som inte var av bästa kvalitet var en upplevelse men när dagen var slut var jag nere på gångbara tider.

Anledningen till att containern var sen var många, först var den en liten vecka försenad på grund av dåligt väder under färden, sedan när den skulle lossas i Durban blåste det så mycket att de fick ta ut båten i öppna vattnet för att inte slå sönder mot kajen. När den väl kom och blev lossad så blåste det så mycket att de kunde inte lyfta på containrarna på trailerbilarna eftersom de svängde hit och dit.

Sen torsdag kväll och vi såg containern komma glidande på trailern men var är nu kusken till kranbilen som stod och vänta, han var försvunnen, så nu börja en ivrig jakt på att hitta en chaufför till denna och banpersonalen var borta så vi hade bara oss själv att lita på, men med Roberts goda Engel-

ska och ivriga ringande så lyckades han väcka en kranförare som efter en timma hade lyft ner containern. Under väntan såg vi att dörrarna till containern var tullplomberade men Johnny som nu var med oss för att hämta delar till sin dragster hade fått mail att containern skulle vara "fri" vilket betyder att den skulle vara fri att öppna och det gjorde vi men med en tanke på vad tullerna skulle tycka när de kom fredag förmiddag för att öppna. Vi fick ut alla bilar utom Kennets som stod i övre lagret och den fick vi inte ut på natten som blev dryg. När tullarna kom under förmiddagen då blev det väsen och vi såg alla hur fängeseldörrarna låstes runt oss. Janne och jag som hade fått ut våra bilar deltog inte så mycket i palavern, men Kennet fick inte ut sin bil medan allt pratande pågick. Efter att tullarna hade haft konferens med sina överordnade så kom de plötsligt och bad om ursäkt att de försinkat oss, när skulle en svensk myndighet göra det.

Långloppsheatet som så fint hette "Castrol Pre-1966 Le Mans Sports>"

gav skäl för namnet för det var massor av V 8 bilar som Ford GT 40, Daytona, Cobror, Corvette, Lola och min och Engelsk Elan som var hyggligt snabba mot V-8 bilarna. Vi var 36 bilar i detta heat som gav mig en 21:a träningstid. Skall kanske nämna att besiktningen var enbart ett angenämt samtal men för min del kunde det ha varit lite bättre eftersom det var få som åkte på Dunlop Racing utan det var R-däck för det mesta som är några sekunder snabbare än Dunlop Racing. Jag trösta mig med att jag åkte jämnt med den Engelska Elanen som hade R-däck. Var även tillåtet att ha 204 blandning i Dunlop däckerna och Kennet och Janne köpte dessa och prova och de var mycket nöjda med dem, tyvärr så fanns de inte i min dimension. Jag anmälde mig även till ett heat som hette "Little Giants" och där stod något om att man inte fick underskrida en min tid på varvet och som jag inte tog reda på vad det innebar men det fick jag snart veta. Att på träningen ströks alla tider under denna mingräs så fast att jag var snabbast

så blev det enbart 4:e tid och jag kom underfund med att många enbart fiskörde för att klara tiden. Den Engelska Elanen och jag blev snabbt publikfavoriter eftersom vi kunde på denna krokiga bana hänga med och utmana en del av V-8 bilarna och när vi lyckades bromsa oss förbi någon var publiken i extas. Publiken var stor och där kom man i sina stora Jeepar med grillvagn och tält och allt vad som behövdes för att stanna kvar över natten då det var fullt drag med grillar och öl. Mycket TV och press och givetvis publik som var intresserade av vad det var för små bilar som var så snabba i förhållande till V 8 bilarna.

Tävlingarna gick på lördagen och inleddes med ett sprintrace som tidtagning för långloppet, en tidtagning som till vissa delar hade stora brister. När vi åkte långloppet hade de inte en klocka som räkna ner utan börja med siffran 45 och sedan efter en stund kom 38 och sedan kanske 29 det vissa sig att de inte hade klocka utan de vissa på tavlan en siffra som de uppskatta var kvar av heatet. Kennet hade från början en



I fint sällskap.

växellåda som trilskaades så den byttes en natt men det blev inte mycket bättre och sedan hade de problem med att det enbart var en av bensintankarna som fungera så de fick tanka under det obligatoriska 3 minuters stoppet som också var ett litet skämt ingen kolla tiderna utan det var till att åka ut när man tyckte det passa. I första heatet på långloppet blev jag 16:e i mål och 3:a i klassen och fick för det ett ovanligt och snyggt pris, Kennet fick bryta med bränslestrul och Janne kom på 12:e plats. Starten var rullande och under formationsvarvet var det till att vara tuff och ta sig upp i kön några platser. I första heatet på "Little Giants" som gick före långloppet ledde jag stort till sista varvet då bilen tvärdog och det visade sig då att det var den lilla metalldelen på rotern som ger ström till fördelarlocket hade lämnat rotern, enkelt att byta. Det gjorde inte så mycket att jag

inte kom i mål för jag blev ändå diskad eftersom jag alla varven hade underskridit mingransen. Andra "Little Giants" heatet gick direkt efter långloppet så vi höllde enbart i lite bensin och ut igen, även detta vann jag stort och blev även nu diskad. När jag kom in i garaget kom jag inte ur bilen eftersom krutet var slut i den äldre mannen, jag vet hur viktigt det är att dricka mycket dagarna innan när det är så här varmt som närmare 30 grader och även drack jag 2 liter under den timma jag körde men det räckte inte. Det tog sedan några timmar innan jag hämtat mig med olika drycker och mineraler. En sådan helg med att köra i 2 heat satt jag c:a 4 timmar i bilen vilket är kanske mer än en hel svensk säsong. Finns kanske en liten förklaring och det är att vi körde på 1600m höjd över havet, ombestyckning av förgasarna gjordes på bilen vilket fick den till att gå som vanligt men vi glömde att bestycka

om chauffören. Nu var det bara att packa in i containern som på tisdagmorgon skulle börja transporteras de nästan 150 mil till Kapstaden.

--Vi fick då några dagars välförtjänt ledighet och kunde besöka lite vingårdar och annat som måste när man är på resa. Det blev ganska sena dagar på banan men vi hann med ett restaurangbesök varje kväll ändå. Maten här är otroligt god och riklig och att det kostar en tredje del av vad det gör i Sverige gör inte saken sämre. Köttet är alldeles otroligt skickligt behandlat det kvitta hur tjocka biffarna var för kniven gick nästan av sig själv genom köttet. Och de goda vinerna till inga pengar bättre bara på det. Under söndagen var vi och kolla på när Johnny och hans gäng skulle uppvisningsköra sin Top Fuel dragster på en bana som var öppen för alla de sorters dragster ekipage bl.a 2 st. jetmotorförsedda farkoster. En



Hela manliga ligan från vänster: Gunnar, Janne, Robban, Lennart, Kennet, Svalle och Lasse.

upplevelse att känna trycket i luft och mark när 8000 hk släpps lösa för att åka dessa 402 meter på dryga 5 sekunder och en toppfart över 500 km/h för att sedan riva ner stora delar av motorn för att kolla att allt är med. Den repan vi såg börja däckena att spinna vid strax under 400 km/h enligt en avancerad datalogger vilket fick motorn att övervarva så remmen till kompressorn för all världens väg.

--Men nu var vi flyttade till Kilarney banan utanför Kapstaden och containern var på plats så allt var i sin ordning förutom att Kennet drogs med trilslande bensintankar och en växel-låda som inte var hundra enligt Lennarts tyckande som var den som var snabbast. Nu hade arrangörerna fått upp ögonen för att det dock gällde att köra så fort det bara gick och tog bort mintiden i "Little Giants" heatet men det hade bara till följd att en hel del V 8 bilar kom över även i detta heat. Här var en helt annan typ av bana med 2 riktigt långa och snabba rakor, jag prova med en låg utväxling i diffen för att snabbara komma upp i topphastighet och tyckte att det fungera bra att köra mot toppvarvet som jag normalt har men kan gå över om det behövs. Det blåste rejält när de stora maskinerna körde om i slutet av rakan så en extra koll i backspeglarna var nödvändig. I långloppet hade jag 12:e träningstid och var 9:a i mål vilket jag var nöjd med och inga symtom på vätskebrist. Kennet och Lennart kom i mål på en total 4:e plats enligt resultatlistan men som borde ha varit bättre om tidtagning och annan personal hade varit vakna men även om vi hade varit vakna och lämnat protest men det kändes fel på något sätt att göra det. Janne och Robert kom på en 6:e plats. Även här fick jag ett ståtligt

pris för en 2:a plats i klassen och var väldigt nöjd med dagen, Kennet kom 3:a i sin klass och även han fick ett ståtligt pris. Det som återstod var sista heatet i "Little Giants" för mig men här fick jag tyvärr bryta efter halva racet då det slog upp vatten på vindrutan från övertyksledningen på kylaren så troligen är det i bästa fall en toppackning som har gått och i värsta fall är det en spricka i toppen men det får vi se vad det är när vi får hem bilarna i slutet av mars. Är inte så lång tid kvar sedan till att de Europeiska serierna drar igång som i år blir den Holländska Serien för min del, men även något lopp i Danmark, Finland och Norge. Nu skulle bara containern lastas för den långa transporten hem till Sverige men då hade damavdelningen räknat ut att det fanns en hel container att lasta inhandlade prylar av alla de slag i liksom i bilarna. Hoppas att tullen inte är på alerten denna gång.

Alla utom Kim och jag åkte hem på tisdag kvällen så vi hade några dagar ihop i Kapstaden där vi bl. a besökte Robin Island där Mandela satt fängslad i c:a 25 år, att se denna cell med tagelmatta och kudde direkt på betonggolvet och ett skåp och tunna som toalett och att sedan när man blir frisläppt kunna ha överseende med vad man blivit utsatt för och uträta vad han och andra gjort är bara så stort. De jobbade i ett stenbrott för att bryta sten

och grus att ha som byggmaterial till sitt eget fängelse. I stenbrottets vägg var det grävt en tunnel in som var både toalett och matsal, vakterna trodde att ingen skulle äta den lilla maten de fick i denna odör men där bildades Sydafrikas parlament eftersom det till stor del var politiska fångar som fanns där och pratade ihop sig hur de skulle ta hand om landet när de blev fria.

Summering av resan är att jag gärna gör om den även om flygresorna är påfrestande och värmen besvärande men att landet och befolkningen som vi kom i kontakt med är alldeles makalöst stolta över sitt land och vad de gör. Sedan går det inte att blunda för att det är ett gigantiskt steg mellan de som har och inte har, att åka förbi dessa kilometerlånga kåkstäder med några plåtar och plankor som boende, gör att man blir mer än lite irriterad på hur många här hemma inte har fattat hur bra vi har det och hur illa många har det på andra ställe i världen.

lars.bondesson@telia.com



Två häftiga priser blev det för en 3:e plats på Zwartkops och en 2:a plats på Kellerney i klassen.

Att börja köra KM

Pär Hylander

Om man kört lite på bana tidigare men är beredd att ta ett steg till, vad väljer man då? Svaret är glasklart, MSCC KM! Det är också fullt möjligt att börja köra KM utan att tidigare banerfarenhet (fast racinglicensen måste man ta först). Det kanske är så att man är MSCC-medlem sedan tidigare och att det är dags att utvidga sitt deltagande till KM också.

KM står för klubbmästerskap och det är racing som är grenen. Racing på det sättet som det definieras av bilsportförbundet, inte på det är icke legala sättet som ibland sker rakt fram på vanliga vägar nattetid. Inte heller racing på det sätt som vi ser det på TV, med bilar som krokas ihop och plastbitar som flyger, utan racing med respekt.

Racing med respekt för varandra och för varandras vagnar.

MSCC KM brukar bestå av 4-5 deltävlingar med höjdpunkterna på riktiga tävlingsbanor, nämligen Ring Knutstorp och Sturup Raceway. Vissa deltävlingar förekommer på temporära banor då endast ett ekipage åt gången tävlar mot klockan. Dessa kan vara av karaktären konbanor eller backtävling på asfalt.

Vad behövs då?

Chaffis med förarlicens för racing och personlig säkerhetsutrustning. Sportvagn som är säkerhetsutrustad.

Chauffören behöver alltså ta racinglicens. Detta licenstagande syftar till att utbilda sig i hur arrangemanget

går till, vad flaggorna betyder, vad man får och inte får göra osv. Har man tur så hittar man dessutom en licenskurs som utbildar föraren hur man blir en säkrare och snabbare. Ett exempel på det är den kurs som Södra Bilsportförbundet brukar arrangera på våren på Ring Knutstorp.

Vidare behöver chaffisen godkända tävlingskläder, dessa ska vara certifierade av FIA, internationella bilsportförbundet. I korthet innebär det att kläderna ska tåla brand bra. Det är underställ (långkalsonger, tröja med polokrage och sockar) overall (3 lager) samt kängor och handskar allt i brandhärdigt material. Vidare behöver man en godkänd hjälm och ett av kriterierna



för detta är att hjälmen måste vara lätt. Motorcykelhjämar är ofta för tunga. Anledningen till att hjälmen behöver vara lätt är att kroppen är ju fastspänd i bälten och skulle man krocka så är det nacken som behöver bära upp ”tyngden” av hjälmen.

Bilen då? Vad ska man köra med? I KM finns det några olika varianter att välja på. Har man en gatregistrerad och besiktad sportvagn så kan Roadsport vara ett gott alternativ. Beroende på vikt/effekt så delas man in olika undergrupper. Det finns även klass RS. I denna figurerar snabba vagnar som man aldrig ser i trafik, t o m rena formelbilar. Dessutom finns Historic, där gamla sportvagnar kan delta (60-tal och äldre?)

Oavsett val av vagn så krävs det en del säkerhetsarrangemang, dessa kan dock variera lite beroende på klass.

Bil allmänt gott tekniskt skick.

Säkerhetsbur eller båge - hur denna ska vara utformad finns noggrant specificerat i de gemensamma tekniska reglerna som man kan ladda ned på SBF's hemsida. Om man inte läser på ordentligt från början är det stor risk att bilen man bygger eller köper blir omöjlig att använda.

Huvudströmbrytare till batteriet som är nåbart både för chauffören (när denna är fastspänd) och för säkerhetspersonalen vid vindruteram / a-stolpen.

I vissa klasser får man använda bilens originalstol, men ofta är det en god ide att använda en skalstol som man sitter både bättre och säkrare i.

Även säkerhetsbälte är ibland originaltillåtet, men en 6-punktsbälte med axelremmar, midjrerem och lårremmar är absolut preferabelt.

Om man väljer att köra RS så är det

antagligen en bil som redan är en tävlingsbil som man köper, så då blir jobbet att köra och underhålla den. Väljer man Roadsport så blir ingångarna för bilen flera att välja på.

- En redan färdigbyggd bil som tävlats med.
- En fabriksfärdig bil, en som redan från fabrik ämnats att tävla med t.ex Porsche 911 GT3 RS.
- Sin egen befintliga bil, som utrustas.
- En väggående bil som utrustas.

Att snabbt komma igång så är naturligtvis alternativ 2 lockande. Det kräver dock avsevärda monetära resurser och den sortens vagnar är ganska ovanliga i MSCC KM.

Övriga metoder är däremot rätt vanliga.

Alternativ 1 kan också det vara snabbt att komma igång, men risktagandet är som med alla andra begagnatbilsköp, man vet inte riktigt den tekniska statusen. Ofta är gamla tävlingsbilar mycket mer väl omhändertagna men sen har å andra sidan tävlingsbilar varit med om mycket hårdare belastningar än gatbilar, så fel som aldrig uppkommer på gatbilar kan man tävlingsbilar råkar ut för, t.ex. sprickbildning i bärande chassie/karossdelar. Gamla tävlingsbilar har ofta varit utsatta för större eller mindre kollisioner, men är det bara lagat på ett bra sätt så är det inget som hindrar eller man behöver vara rädd för.

Det som är gemensamt för att alternativ 3 och 4 är att bilen måste utrustas. Att utrusta för det nödvändiga säkerhetsutrustningen behöver inte vara orimligt ansträngande. Många kan nog klara det på 50-100 arbetstimmar. En uppenbar risk och något som lett till många tappade sugar är att ambitionen skruvas upp mycket, motorn skall trimmas, underredsmassan ska

skrapas, fönstren ska bytas inredningen ska rensas, bussningarna ska blir solida och hårda, fjädrar och stötdämpare ska bytas bromsarna ska uppgraderas. etc. etc. Resultatet att tidsplanen spricker och det första deltävlingarna missas, eller kanske t o m hela säsongen.

Min personliga tro rörande variant 3 och 4 är att göra det nödvändiga och kanske lite till, men inte mycket mer. Det är bättre att komma ut med bilen och prova ut den, se vad som funkar och vad som inte funkar. Dels behöver chaffisen övningen, även om man haft körkort i 20 år och kört 100 000 mil privat eller yrkesmässigt så innebär det antagligen inte att man är speciellt snabbt på räserbanan i början, även om man själv är övertygad om det. Mer sannolikt är man ca 10 sek långsammare än dom snabba i sin klass. Dock behöver man inte hänga läpp för det, dom som är snabba idag var det inte när dom provade första gången. Finessen med att se till att komma ut första året är att både bilen och chaffisen kommer bättre förberedda år 2.

Hur går då en tävlingsdag till?

Man anmäler sig på hemsidan, antingen inför varje deltävling eller så gör man en sk. serieanmälan i början av säsongen vilket innebär lite volymrabatt på startavgiften vilken man betalar till klubbens pg.

En sk. ”mscc vagndeklaration” som man hittar på hemsidan fyller man i och tar med sig en utskrift av.

När tävlingsdagen närmar sig så förbereder man prylarna och sig själv. Ordning och reda, den personliga utrustningen prydligt nedpackad och med knapp och kropp i god kondition. Bilens vätskor ses över och däckstrycket kollas osv.

Tävlingsdagen börjar rätt så tidigt på morgonen med besiktning. Då får man visa upp sin personliga utrustning och bilen går igenom. Ibland fokuseras på olika saker men kortfattat kollas säkerheten och att bilen överrensensstämmer med den klass anmält sig i. Typiska grejor som kollas är att batteriet sitter fast, att bältena är oskadade att stolen sitter fast och att belysning i vad mån klassen kräver det, fungerar.

Efter besiktningen är det obligatoriskt förarmöte. Då samlas alla förare och tävlingsledaren går igenom specifik info för dagen. Det kan vara dagens schema, ev. avvikelserna i depån eller på banan och ofta allmänna uppmaningar om att sköta sig och att inte vara en fara för sig själv och andra.

Sen börjar körningarna. Ofta är det två tidsträningar (som avgör resultatet i tävlingen) och en avslutande (betydelselös/frivillig) tävling, tävlingsformen för detta ha på senare tid börjat kallas (för det importerade ordet) time trial. Passen är ofta ca 15-20 minuter långa vilket är fullt tillräckligt, man blir ofta rätt trött av så intensiv körning. Det vill till att hålla koll på när man ska köra,

är man inte förberedd så är det lätt att missa värdefull bantid. Påklädd och fastspänd och ställd i kö 5 min före sitt körpass ska man vara.

Väl ute på banan så brukar man upptäcka att dom flesta andra köra vansinnigt snabbt. Det kanske verkar rent övermänskligt men det är det inte, det är bara dom andra som har fler träningsvarv innanför västen. Metoden att uppföra sig nu är inte att försöka täppa till eller att hitta på knasiga saker. Istället att klokt att hålla sitt spår och när det passar tydligt gå åt sidan (höger eller vänster) för att underlätta passage. Sen kommer knepet, studera hur den framförande vagnen körs så länge som du ser den, det finns ju en anledning till att den går fortare! Den anledningen är oftast inte att den har starkare motor (ni kör ju i samma klass) utan att den framförs med mera träning. Genom att studera detta blir även du en snabbare förare.

Mesta tiden på tävlingsbanan tillbringas dock inte i bilen, utan i depån. Du kommer att märka att dom flesta av dina likasinnade är väldans snacksaliga och rent av trevliga. Sannolikt kommer

du att träffa många nya människor med precis samma intresse som du själv.

För vilka passar då MSCC KM?

Svaret för det är ganska tydlig, för sportvagns och racingentusiaster som med enkla medel vill köra själv. Racingen har tydliga drag av gentlemanracing, dvs. det kan vara racing mellan dom som vill, men det är alltid respektfullt avstånd mellan bilarna så att risken att behöva reparera den egna bilen för att något annan kommit så nära att ingen marginal längre fanns, är liten. Dvs. att där STCC gnider dörrar mot varandra är det två meter mellan två MSCC-vagnar. Vidare är troligen inte MSCC en karriärväg för en ung chaffis med F1-planer, unga killar och tjejer väljer andra klasser där det man syns och där tuffare tag är mer socialt accepterat. Istället är dom ofta dom som mekar lite själva och som under enkla former och rimliga kostnader vill köra racing själv som väljer MSCC KM!

Välkommen du också!

Besiktningsträff

I år flyttar MSCC's besiktningsträff tillbaka till Trelleborg!

Lördagen den 3:e maj håller personalen i Trelleborg öppet för oss mellan 09:00 och 14:00.

Kom med din sportbil och besiktiga utan förbokning.

Vi delar dagen med några andra klubbar så det kommer att bli riktigt gott om fina bilar att titta på.

Enkel fika kommer att finnas.

Välkomna till Fraktvägen 15 i Trelleborg!!

BESIKTA
BILPROVNING

Följande nya medlemmar hälsas välkomna

DANIEL ANDERSSON

Saffransgatan 12
253 73 GANSTOFTA
Smart Roadster Cupé, 2003

BENGT LYSELL

Häggvägen 3
261 72 HÅLJARP
Lotus Elise 111R, 2004

MARTIN NIHLÉN

Järvallsgatan 42
216 11 LIMHAMN
Mazda MX5, 1990

TOMMY HADRYG

Almvägen 33
271 71 NYBROSTRAND
MGB GT, 1966

JAN STEEN

Ö. Storgatan 72
265 72 KVIDINGE
Triumph TR3A, 1958

JIMMY PALM

Bärnstensgatan 15A
253 61 HELSINGBORG
Mazda MX5, 1998

PATRIK ROSTEDT

Fölsvägen 2
245 38 STAFFANSTORP
Vauxhall VX220T, 2003
Porsche 911 Carrera Cab, 2001

KRISTIAN BLADH

Brottarevägen 7B
235 92 VELLINGE
Porsche 944S2, 1990

MAGNUS JONEIL

Krukmakaregatan 62
234 37 LOMMA
Dodge Viper ACR, 2008
De Tomaso Pantera, 1973
De Tomaso Pantera, 1974
Mazda Miata

MAGNUS RUGSVEEN

Gödelöv 492
247 98 GENARP

Kommande aktiviteter

April

27 KM1 tillsammans med
HMS Danmark
- Ring Knutstorp

Maj

3 Besiktningsträff
- Trelleborg
31 Vår-Gokart - Lockarp

Juni

7 KM2 - Ljungbyhed

Juli

4-6 Svenskt
Sportvagnsmeeting

Augusti

2 KM3 Minnesberg
30 KM4 tillsammans med
HMS Danmark
- Sturup Raceway

September

21 KM5 med prova på
- Ring Knutstorp

Tips på aktiviteter

Vi jobbar ständigt med att boka spännande och lärorika besök, föreläsningar etc. Vi tar tack-samt emot förslag och hjälp av fler. Vilka företag skulle du vilja besöka eller vad skulle du vilja lära dig mer om? Har du kanske något kul projekt på gång i garaget? Tveka då inte att kontakta någon i aktivitetskommitén.

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

MGB-1968 till salu (två ägare)

Bilen är i bruksskick, avställd för tillfället. Stötdämpare och alla bussningar fram nyligen utbytta. Hydraulsystem för broms och koppling renoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant. Pris 98 000:-

Ring 0733-400 593 eller nv.service@live.se

Mats



Åretruntförvaring av sportvagnar

Jag kan ta emot vagnar i mitt sportvagnsgarage utanför Fleninge Stenhus, gjutna golv, el i taket för laddare.

Pris: 2000:-/bil/år

Jag tar emot max 30 bilar i varje garage enligt MHRF:s stadgar
Håkan Sigemark

042-290737, 0705947576, mail: hakan.sigemark@mgcc.se

Caterham Super Seven -90

2 lit Opel 16v, dubbla Weber 45, torrsump, effekt ca 220hk, motorn är helt nyrenoverad av Trendab, 5 vx växellåda, long cockpit, DeDion bakaxel, FIA-båge. Fullt vädersatt

med sufflett, dörrar, tonneau. 3 uppsättningar däck på fälg.

Pris 250 000:-

Tel 08-766 11 61 / 070-511 50 10

per.o.carlsson@telia.com



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, dekal, 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:-