

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 4
2012



Foto: Kristian Jonsson

KM 4 och 5

Resultat KM 2012

Studiebesök hos Autofab i Bjuv

Välbesökt pubkväll i Helsingborg

VM banan testad av MSCC

Funktionärs gokart på Racehouse

Morgan



Ordförandes spalt



Året börjar närma sig sitt slut när jag sitter här och skriver min sista "Ordförandes spalt". Jag har avböjt omval och kommer att kliva ur styrelsen vid årsmötet. Det har varit en fantastisk tid och en ynnest att sitta i styrelsen för en sådan anrik, välrenommerad och välskött klubb. Jag kommer sakna de månatliga styrelsemötena och mina styrelsekollegor. Det har varit många skratt och galenskaper under årens lopp. När den "unga styrelsen" tog vid för snart två år sedan var vår ambition

att i första hand förvalta klubben och dess traditioner. Vi har sedan dess förbättrat arbetsmetoder och rutiner. Vi har också decentraliserat mycket av arbetsuppgifterna avseende klubbmästerskapet och SSM till kommittéer vilket bl.a. medför att beslut fattas snabbare och styrelsearbetet underlättas.

Jag tycker att vi har lyckats bra och jag känner en stolthet för det arbete som vi i styrelsen utfört under mina år som styrelseledamot. Det finns en oerhörd kompetens i klubben inom väldigt många områden. Det finns kamratskap och generositet i vår klubb som är unik.

I den racingutbildning som genomförts under hösten och som kommer att fortsätta under våren deltar flera personer som är relativt nya i vår klubb. Det är härligt att lära känna dessa och smittas av deras entusiasm. Flera av dem har också anmält intresse för att arbeta aktivt inom klubben – vilket är mycket glädjande.

När det gäller det i inledningen omnämnda årsmötet kommer detta efter ett antal år i Lund att hållas i Helsingborg. Datum är lördagen den 2 februari 2013. Alla detaljer samt plats är inte riktigt spikade när dessa rader skrivs men ambitionen är att vi skall umgås en hel kväll på samma sätt som förra året – gärna med lite dans. Förhoppningen är också att könsfördelningen successivt skall utjämnas så ta med respektive! Jag hoppas att jag får träffa många medlemmar på årsmötet och den efterföljande middagen.

Slutligen, mitt uttåg från styrelsen kommer inte innebära att jag försvinner. Min ambition är att vara klubben behjälplig på diverse olika sätt i framtiden. Väl mött!

MSSC:s styrelsemedlemmar

Ordförande

Peter Öfverman
0709-74 27 80
peter@mssc.se

V. Ordf. & SSM-ansvarig

Anders Hedlund
Hortensiaagatan 30
256 68 Helsingborg
0760-25 28 00
anders@mssc.se

Kassör

Max Dymling
Lottas Väg 4
245 63 Hjärup
0766-21 92 05
max@mssc.se

Sekreterare

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

SSM Tävlingsledare

Robin Wachmann
Norra Hagtorngatan 12
256 61 Helsingborg
0704-90 41 98
robin@mssc.se

Aktivitets- & Miljöansvarig

Kenth Sandkvist
Åkerötorget 4
262 65 Ängelholm
0760-45 38 70
kenth@mssc.se

Aktivitetskommittén

Johan Roxlin
Helsingborgsvägen 32
262 72 Ängelholm
0706-68 31 01
johan@mssc.se

IT-ansvarig

Andreas Freed
Nordanvägen 6 C
244 38 Kävlinge
0708-47 77 82
andreas@mssc.se

Bulletinen

Redaktör

Mats Ek
042-767 65
mats@mssc.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

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

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

Bilder från KM 4

Foto: Kristian Jonsson



Tävlingsledare Kenth Sandkvist håller dagens morgonbön.



Dagens höjare!



Nån dj... gång funkar Samantha som den skall, och då dj...r!!!



Några av våra danska kamrater verkar inte helt överrens.



Oupps!

KM 5

Hans Egonsson



Foto: Kjell Jönhede

Ska här i slutet av november försöka sammanfatta några intryck och minnen från KM 5 som tyvärr känns lite avlägset nu när novembermörkret lagt sig ordentligt och Caterhamen fått vintertäcket pålagt. Den gick ju rätt bra nu senast så det är nog bäst att den får vara i fred i vinter, under täcket. Har ett par vintrar tagit ur motorn för lite åtgärder bara för att i ren panik stoppa i den igen inför KM1, som trots allt inte är så långt bort som man kan tro, tro mig.

Återvändande till Knutstorp för KM5 med viss bävan. Skulle motorn hålla den här gången, den har krånglat en del den här säsongen, och skulle det gå att hålla Henric Månsson och övriga A-förare bakom sig. Tänk om Henric putsat bilen den här gången, jag som inte hunnit... (I

KM1 var marginalen på tidsträningen en tusendel eller i runda slängar 4 cm, om jag räknar rätt).

Dagen bjöd på utmärkta förhållanden redan från start. Torrt och fint. Uppskattat att höstracet inte hamnat senare på säsongen (16/9) eftersom då det inte sällan innebär att första heaten ut får köra bort nattfukten, även om det är uppehållsväder.

På tidsträningen i Roadsport A var det många som satte fina tider, tre ekipage kom under 1:06. Lyckades själv öka på marginalen från KM 1, även denna gång till Henric, med 138 ggr –dvs. till en hel halmeter! I B utmärkte sig Hans Aulin med fina tider, under 1:10, med sin Elise. Envisa rykten gör gällande att en annan deltagare i A/B-heaten lyckades med konststycket att köra slut

på ett set bakbelägg på ett enda heat, i en Seven dessutom! Själv har jag inte bytt de senaste tre säsongerna. Lite tveksamma varvtider fick, för en gångs skull, en trovärdig förklaring när det visade sig att handbromsen varit dragen. Kanske till och med slapp köra understyrt, vem vet...

I C var startfältet som vanligt stort, 13 bilar. I heatet blev det 20 bilar tillsammans med Historic. Som vanligt tight racing och imponerande tider, nära B-bilarnas. Bjarne Christiansen var snabbast i C både på tidsträning såväl som i race, även han i en Elise. I övrigt var det Olsson o Ohlsson som sin vana trogen tampades, denna gången om andraplatser där Magnus blev tvåa på tidsträningen men där Fredrik tog revansch i de efterföljande racen, där han blev

tvåa. I Historic II lyckades Kennet Persson leva upp till de förväntningar som följer om man kommer med en GT40. Fin bil, gött ljud. Per Broberg vann tidssträvningen i Historic I trots att han för dagen hade en skruv lös. En bult (skruv) med okänd tillhörighet hittades i slutet på dagen på rakan men kunde snabbt identifieras av klubbens hovmekaniker Bertil Carlsson, som fastställde att den borde sitta på Pers Elan.

Bestående minnet från RS var när Anders Andréassons Phantom fattar eld ute på banan. En orolig familj beskådar det hela från depån. Som tur var slutade det väl med oskadad förare och inte allt för omfattande synliga skador på bilen, även om besvikelsen var ett faktum, förstås.

För egen del så hade jag i båda raceheaten otroligt spännande fajter med Henric. Jag hade pole i första racet men fegade i inbromsningen efter start med följd att Henric smet förbi direkt. Tycker det är lurigt det där med att bedöma bromspunkten efter start med kalla däck. Lätt att hamna i fällan. Nu gällde det att haka på och inte släppa lucka. Gick skapligt. Vi hade jämn fart och det tog några varv innan en chans dök upp. Lyckades på ett varv få extra bra häng ut på rakan. Lite bättre utgångsfart bäddade för omkörning vid inbromsningen. Väl i täten blev det svettigt att hålla undan. Henric uppvaktade flitigt men det höll in i mål med mindre än en halv sekunds marginal. På bästa varvtid skiljde det återigen bara några få 100-delar. Pole även i andra. Nu ska här inte fegas. Starten och första kurvan gick bättre denna gången men något varv senare lyckades Henric ha bättre fart ut ur såghuskurvan och tog sig rutinerat förbi i svackan upp not NGK när jag inte riktigt var på min vakt.

Snyggt, tror inte jag blivit omkörd där förut. Kändes lite som nå va f*n, nå nu dj****r. Lite extra peppad blev det repris på första heatet när jag några varv senare lyckades bromsa mig förbi efter start och mål. Tyvärr gick gasvajern av uppe i hårnålen på femte varvet, så där blev det till att rulla av banan. Henric lyckades med nöd och näppe undvika att köra in i mig bakifrån eftersom han låg sedvanligt nära. Senare visade det sig att jag fått till ett varvrekord för roadsport A på 1:04:915 (och därmed kvalificerat mig till att avrapportera KM 5 i Bulletinen...).

Även i övrigt verkar det ha varit många kul inbördes fighter om inbördes placeringar och för egna tider, sådant som gör klubbbracingen i MSCC till något unikt, kul o lättsamt. Ett annat uttryck för detta var den "Prova på" verksamhet som genomfördes vid lunch-uppehållet.

Vårt att notera är att Rovers K-serie skördade segrar i både Roadsport A, B o C samt nämnda varvrekord. Det ni Ford-kramare!

Som sagt, KM1 kommer snarare än man tror. Hav förtröstan.



Foto: Kjell Jönhede

Resultat Klubbmästerskapet 2012

Roadsport A

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Peter Öfverman	Westfield SEiW	10	15	10	15	10	5	65
2	Magnus Mårtensson	Morty 7	8	12	12	10	7	5	54
3	Bengt Metz	Caterham Superlight	7	10	8	8	5	5	43
4	Hans Egonsson	Caterham Superlight	15	-	-	-	15	-	30
5	Henric Månsson	Westfield SEiW	12	-	-	-	12	-	24
6	Ove Schaar	OHD 7	6	6	-	7	3	-	22
7	Peter Aulin	ARC7	4	-	-	12	4	-	20
8	Mats Ohlsson	Porsche 964 Cup	-	8	-	-	8	-	16
9	Patrik Rydh	Caterham 7	-	-	15	-	-	-	15
10	Joakim Rydh	Seven Replika	5	-	7	-	-	-	12
11	Jan-Erling Rydquist	Jeguar	-	7	-	-	-	-	7
12	Robin Wachmann	Samantha 7	-	-	-	6	-	-	6
12	Bo Johansson	BJ1	-	-	-	-	6	-	6
14	Björn Olsson	Lotus Elise	-	5	-	-	-	-	5
15	Peter Kirsten	Pegasus 7+	-	4	-	-	-	-	4
16	Anders Edlund	Westfield SEiW	-	-	-	-	2	-	2

Roadsport B

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Rolf Dawidzon	MG GTS	15	15	10	6	8	5	59
2	Hans Aulin	Lotus Elise S1	8	-	15	15	15	-	53
3	Niklas Mårtensson	Porsche 944 Turbo	4	8	12	10	12	5	51
4	Fredrik Hedberg	Porsche 944 Turbo	10	7	-	8	10	-	35
5	Tobias Hedberg	Porsche 944 Turbo	5	6	-	7	7	-	25
6	Jonas Nilsson	Porsche 911	12	10	-	-	-	-	22
7	Bjarne Christiansen	Lotus Elise S1	-	12	-	-	-	-	12
7	Thomas Ahrens	Lotus 7	-	-	-	12	-	-	12
9	Hans Hillerström	Porsche 911	7	-	-	5	-	-	12
10	Jonas Ekenborn	Caterham Seven	6	-	-	-	6	-	12
11	Jakob Hultkvist	Alfa Romeo 1750 Gtv	-	-	-	-	5	-	5

Roadsport C

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Fredrik Olsson	Pontiac Fiero	12	15	10	10	10	5	62
2	Magnus Ohlsson	Mazda MX-5	10	12	7	12	12	5	58
3	Pierre Pettersson	Toyota MR2	8	10	12	8	8	5	51
4	Bjarne Christiansen	Lotus Elise S1	7	-	15	-	15	-	37
5	Dennis Kullman	Mazda MX-5	15	-	-	15	-	-	30
6	Håkan Jönsson	Mazda MX-5	3	5	5	4	3	5	25
7	Max Dymling	Mazda MX-5	2	4	8	3	1	5	23
8	P-O Håkansson	Mazda MX-5	-	8	6	-	6	-	20
9	Tord Andersson	Mazda Miata	4	3	2	5	1	5	20
10	Leif Johnsson	Renault Alpine	-	-	4	7	7	-	18
11	Bertil Thorsson	Mazda MX-5	-	6	-	6	5	-	17
12	Anders Johansson	MGF	5	7	-	-	-	-	12
13	Jan Blomberg	Alfa Romeo 2000 GTV	6	-	-	-	4	-	10
14	Edvin Persson	Porsche 944	-	-	3	-	-	-	3
15	Ted Scott	MGB GT	-	-	-	-	2	-	2

Historic I

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Tord Ekegren	Lotus Elan	-	15	15	12	10	-	52
2	Per Broberg	Lotus Elan	-	-	12	15	15	-	42
3	Leif Molin	Austin Healey Frogeye Sprite	10	12	10	10	-	-	42
6	Johan Frick	Lotus Elan	12	-	-	-	12	-	24
4	Anders Arildsson	Austin Healey Sprite MkII	8	0	-	8	8	-	24
5	Roger Adamsson	Lotus Elan	15	-	-	-	-	-	15

Historic II

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Sune Malmros	Opel GT	12	15	12	15	12	5	71
2	Thomas Nilsson	Porsche 911 T/RS 1972	10	12	15	12	10	5	64
3	Staffan Borgström	Porsche 911 ST	15	-	-	-	-	-	15
3	Kennet Persson	Ford GT40	-	-	-	-	15	-	15
5	Pehr Pröjtz	TVR Vixen	-	-	-	10	-	-	10

RS

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Jan Strand	Mallock U2 Mk20b	15	-	-	-	12	-	27
2	Anders Hofverberg	Lotus	7	15	-	-	-	-	22
2	Robert Malmström	Ginetta G20	-	-	15	-	7	-	22
4	Staffan Aronson	Noble M400	8	-	-	-	10	-	18
5	Åke Bornebusch	Radical Pro6	-	-	-	-	15	-	15
6	Jan Nordgren	Phantom S255	12	-	-	-	-	-	12
7	Flemming Bendixen	Mallock Mk 31	10	-	-	-	-	-	10
8	Anders Andréasson	Phantom S240	-	-	-	-	8	-	8



Uthyres.

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

Pris: 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

Studiebesök hos Autofab i Bjuv

Text och foto: Jonas Engblom

I mitten av oktober var vi drygt 15 personer som samlades i Bjuv. Där håller nämligen Richard Kulle till med sin firma Autofab i en gammal biograf.

Han förser en stor del av Sveriges hembyggare av AC Cobra replikor med egenbyggda chassier och importerade karosser från England. Richard har tidigare byggt två Cobra bilar, varav den senare var ren dragrace bil. När den såldes till England, så istället för att köra med tomt släp så tog köparen med sig en kaross från DAX.

DAX är en kit car tillverkare i England som säljer byggsatser av Cobra och en Seven inspirerad bil vid namn Rush. Sen gick det som det brukar, kompisar tyckte karossen var välgjord och beställningar rullade in. Ett chassie togs fram och ritades upp i 3D CAD tillsammans med en firma i Landskrona som har rörlaser.

De levererar numera kit med färdigkapade bitar av fyrkantöror som chassiet består av. Sen har det rullat på med ca 70 st. byggda ramar fram till idag. Chassiet är avsett för hjulupphängningar från Corvette C4 (årsmodell -84 -96). Och kan avpassas för de flesta motorer. Dock är Chevrolets smallblock vanligast.

Richard visade sin egen Cobra som är utrustad med luftfjädring som gjorde den riktigt låg. Vi fick även se nästa projekt i form av en plugg till en Daytona coupe (coupe versionen av Cobra).

Efter lite fika så visades även företagets maskin för vattenskärning, där alla fäste till bilarna skärs ut. Det går att skära i de flesta material som trä, glas, plast och metall upp till 200mm tjocklek.

Stort tack till Richard som verkligen bjöd på sig själv. Är du intresserad så kolla in hemsidan www.autofab.se



Välbesökt pubkväll i Helsingborg

Text och foto: Jan Blomberg



Tio glada medlemmar dök upp på Helsingborgspuben Bishops Arms för öl, mat och umgänge. Denna första pubkväll i MSCC,s regi snackades det förstås om bilar, racing, människor vi känner, men också om livet. Och det

gick inte att undvika att det blev lite fotboll. Ölen, eller vad man nu drack, var kall och god, anglofilerna frossade i Fish & Chips och skratten var många. Helt enkelt en trevlig kväll vilket bevisades av att vi inte bröt upp förrän fyra

timmar passerat!

Nästa pubkväll är torsdagen den 13 december, också nu på Bishops Arms på Hotell Marina i Helsingborg. Kom du också!

VM banan testad av MSCC. Betyg: MVG

Text och foto: Bengt Hassler



VM Banan

Det är väl klart att en seriös slotracingbana måste godkännas av södra Sveriges största sportvagnsklubb.

MSCC inbjöds att provköra VM banan bara 4 veckor före världsmästerskapet som går av stapeln i Malmö den 6 oktober. Birger Elfström som är med i båda klubbarna hade ordnat arrangemanget och Kenth Sandkvist var sammankallande.

Det är kanske lite att ta i att kalla vår körning för klubbmästerskap, men oavsett, kom det 6 entusiastiska MSCC-medlemmar för att testa Slotracing VM-banan i Malmö lördagen den 8 September. Ett flertal hade även egna bilar med för track-test som annars är svår i vardagsrummet. Det kördes bl.a. Lotus 7, Mini Cooper, Maserati Trofeo Cup och Audi R8 LM Crocodile.

Seriösa slotracing bilar som visar på medlemmarnas blandade bilintresse (eller deras barns?) Flera glada blivande MSCC medlemmar slöt också upp.

Tyvärr gick "våra bilar" inte bara mot korriktningen men dessutom sämre än hemma eftersom man dragit ner spänningen i banan till 11 Volt. Det är kanske bara om man kvalat in till VM som man får full spänning(!)

Tävlingen kördes med arrangörens bilar vilka märkligt nog var snabbare än våra egna och precis lagom för att vi amatörer inte skulle köra av hela tiden. Det var svårt nog ändå och det behövs ju även här en del funktionärer som lyfter på bilar på banan emellanåt.

Vi körde en utslagstävling, man mot man, enligt förföljelselopps-

metod. Den som kom ikapp den andre vann heatet och flest heat segrar blev dagens vinnare. Efter mer än 5 minuters jakt börjar blicken fladdra och koncentrationen dala, avåkningar följer och plötsligt är den andre ikapp. Väldigt spännande för den som deltar. Min hustru såg inte riktigt spänningen, det såg mer ut som vuxna män som leker med barnens saker, verkade hon tycka. Så är det ju inte alls, och efter vår körning kom en "riktig" tävlingsbil ut på banan med ett motorljud som faktiskt även vi Otto-motor fantaster njöt av. Minst 30000 varv/min lät det som, och tur var det att inte vi körde sådana, tänkte jag.

Trots ett flertal vådliga avåkningar och rullningar kom ingen till skada och resultatet av tävlingen blev följande:

- | | | |
|------------|----------|-----------|
| 1. Carsten | 2. PeO | 3. Kenth |
| 4. Bengt | 5. Johan | 6. Victor |



T.v. segraren Carsten

Funktionärs gokart på Racehouse

Henric Månsson



Foto: Robin Wachmann

Årets sista race med MSCC var en gokartkörning på Racehouse i Malmö. Det är en inomhus bana som har asfaltbeläggning som greppar bra och kartar med förbränningsmotorer. Även om det ligger i tiden med elektriska motorer så känns det lite bättre i min racingsjäl när man verkligen kan höra sin motor brumma och vibrera. Doften av bensin och avgaser får man som en bonus.

Vi träffades kl 11:15 på Racehouse för att bli avprickade av Kent på hans deltagarlista och för att få en genomgång av en ung man som jobbade där. Han berättade även att vi skulle köra ett lagrace på en timme med förarbytte var 10:e minut. För att det inte skulle bli kalabalik då alla lag skulle ha sina förarbyten så hade man 4 minuter på sig att göra bytet under tiden skylten "FÖRARBYTE" visades. Då depån bestod av en smal "Fastlane" med plats för endast en bil i bredd och bytena bara fick ske av det lag som stod längst fram vid linjen,

så förlorar man dyrbar tid ifall flera bilar kör i depå samtidigt.

Vi var 22 st som skulle köra. De flesta var funktionärer som ställt upp under året, men även några förare dök upp. Då vi skulle använda oss av 11 kartar så blev det 2 man/kart och det var Racehouse som bestämde vem som skulle köra med vem. Jag och Johan kom i samma lag. Först var det 10 minuters träning där Johan började köra. Träningen var även ett kval till racet, där det lag som körde bästa tiden fick starta i pole. Efter ca 5minuter vinkade jag Johan så att jag skulle få känna på bilen några varv. När checkersflag viftades så visade sig att våran kart, nr 8:a fått till bästa tiden. :-)

I det en timma långa racet startade jag från pole. Vi var tre kartar som redan från början fick en liten lucka till de andra och i och med att vi inte stängades de första 10 minuterna så blev luckan bak till de andra större. När det

var dags med första förarbytet så fanns det ett par lag inne för byte redan, så det var bara att köra några extra varv till det var tomt i depån. Banan var ganska smal på sina ställen som gjorde det lite svårt att köra om eller varva någon så det förekom en eller två knuffar från bilar som ville om.

Tror nog att Johan och jag inte gjorde ett enda dåligt byte och vi hade hyfsat flyt i våran körning, för när Johan passerade målflaggan så var det med nästan ett varvs marginal till 2:an, trots att både 2:an och 3:an hade bättre varvtider än vi.

Efteråt var det samling i konferensrummet för prisutdelning. Där blev vi även bjudna på baguetter och dricka medan man gav sina bortförklaringar till varför inte det gick bättre eller att man inte körde vidare.

Tack för mig!

Morgan

Anders Hedlund

Morgan är idag den enda brittiska bilfabrik som fortfarande ägs av briter!

103 år gamla Morgan Motor Company är fortsatt ett familjeföretag. I dag är det tredje generationen Morgan med Charles, grundarens sonson, vid rodet.

Morgans grundare, Henry Fredrick Stanley Morgan lär som ung ingenjör ha fått inspirationen att tillverka bilar efter att han provkört en trehjulig Benz. Hans första egna trehjuliga Morgan-prototyp såg dagens ljus 1909, den hade ett rörchassi och en 7 hk Peugeot motor, det lätta chassit gjorde att trots den moderata effekten så fick man en hyfsad prestanda. Dessa trehjuliga fordon vilka var försedda med frontmonterade motorcykelmotorer kom att kallas "cyclecars". Skälet att bygga "Cycle cars" var förutom en enkel och följaktligen billig konstruktion också det faktum att skatten var väsentligt lägre än för fyrhjuliga bilar.

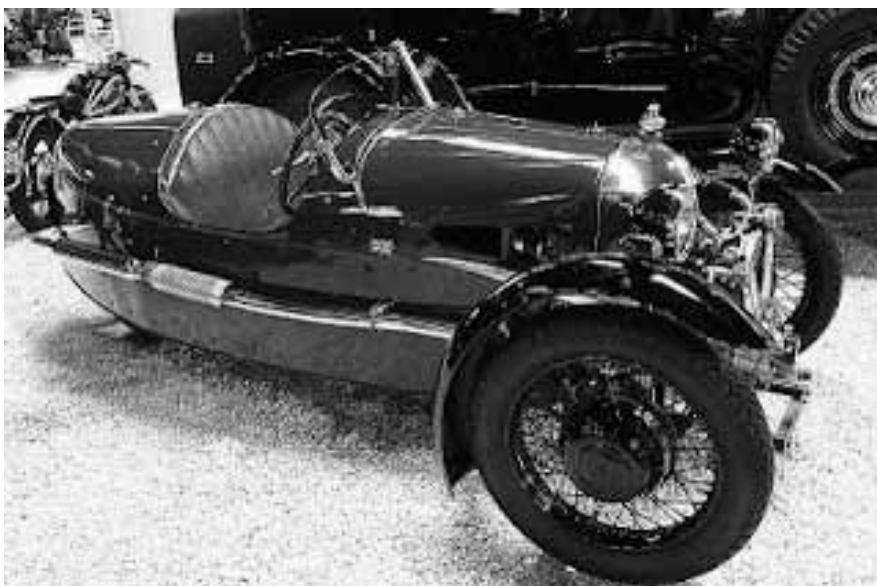
När produktionen rullade igång 1910 var Peugeotmotorn ersatt av JAP motorer, ett fabrikat man skulle använda under lång tid. De första modellerna var ensitsiga vilket begränsade efterfrågan. 1911 kom så en två-sitsig version. Lite kul kuriosa är att det välkända varuhuset Harrods, blev den första återförsäljaren Morgan hade, det lär vara den enda bil Harrods har sålt. Redan innan först världskrigets utbrott lyckades Morgan att bärga inte mindre än 10 brittiska och internationella rekord för "cyclecars".

Under första världskriget låg produktionen nere. Tack vare en enkel konstruktion så kom man snabbt igång med produkten efter krigets slut. Utvecklingen fortsatte och under trettio-talet ersattes sidventilmotorn med toppventilmotorer. Tävlanget fortsatte med stor framgång både på bana och i

backtävlingar. Morgan var det fabrikat vilket vann i särklass mest utmärkelser i sin klass. 1930 satte Gwenda Stewart världsrekord på Monthléry då hon under en timme hade en medelhastighet som översteg 100 MPH. Även hemma i England fortsatte framgångarna och ett flertal rekord sattes vid bland annat Brooklands, där man vid

några tillfällen fick starta efter konkurrenterna för att behålla spänning under racet. Den första epoken trehjuliga Morgan avslutades 1953.

Under trettio-talet minskade intresset för trehjuliga fordon och Morgan startade utvecklingen av en fyrhjulig bil. 1936 kom den första fyrhjuliga modellen, Morgan 4/4. De båda fyrorna



Morgan 3 wheeler Beetleback.



Morgan super 3 wheeler som tack vare sin cirkulära bakdel också benämns barrelback.

beskriver att bilen har fyra cylindrar och fyra hjul, då tidigare modeller haft 2-cylindriga motorer och tre hjul ville man markera skillnaderna. Många tror felaktigt att den sista fyran betyder 4 säte vilket är fel. Morgan 4/4 finns i både två och firsitsiga modeller. Återigen så var det en tjej som åkte över kanalen för att tävla. Med en 42 hästkrafters Coventry Climax (1100 CC) motor gav sig den blott 25-åriga Prudence Fawcett till Le Mans 24 timmars och slutade trots avsaknad av raceerfarenhet på 13:e plats i 1937 års race. Detta och många andra framgångar på banorna visade att Morgan fortsatt hade kunskap och kapacitet att bygga framgångsrika tävlingsbilar. 1938 ersattes Coventry Climax motorerna av Standard Vangard.

Likt under första världskriget så stod produktionen av Morgan helt still under andra världskriget.

Efter krigslutet lät Standard meddela att den av Morgan använda 1300 cc motorn skulle gå ur produktion, istället erbjöds man en 1,8 liters motor. Detta var det första steget till utvecklingen av nästa fyrehjuliga modell, den i tävlings-sammanhang mycket framgångsrika Morgan + 4. Emellertid så blev beslutet att Morgan för sin nya modell istället skulle använda Standard Vangard på 2088 cc, denna utvecklade på den tiden 68 Hk. Den nya +4 modellen blev tack vare sin prestanda mycket snabbt framgångsrik i tävlings-sammanhang. Peter Morgan och hans team körde sin Morgan +4 till seger i RAC rallyt både 1951 och 52. 1955 övergavs Vangard motorn till förmån för en 90 hästars TR 2 motor. Denna användes dock bara under ett år för att ersättas av efterföljaren TR3 vilken utvecklade 100 hästar. En av de största segrarna kom när Chris



Den ovanliga Morgan +4plus med glasfiberkaross.

Lawrence and Richard Sheppard-Baron 1962 segrade i två-litersklassen på Le Mans 24 timmars i sin klassiska Morgan +4 Super Sport (TOK 258). Man tillryggalade 2261 Miles (360 mil) under 24 timmar med en medelhastighet av 150 Km/h. Efter denna bragd så körde man själv hem bilen till England, det var så man gjorde med den begränsade budget som fanns. Chris Lawrence var inte enbart en skicklig förare, han var också en duktig tekniker. I hans huvud snurrade tankar om att förbättra aerodynamiken och nå högre hastigheter. Redan 1963 kom den s.k. +4 Plus. Istället för den traditionella karossen så monterade man på en täckt glasfiberkaross på ett +4-chassi. Tyvärr så uteblev framgångarna, aerodynamiken blev bättre men en oväntad negativ effekt var att det normalt ganska mjuka chassit blev så uppstyvat av en mer formstabil kaross att varvtiderna blev sämre än tidigare. Morgan var normalt snabbare i kurviga partier än sina konkurrenter och långsammare på rakorna, med den nya +4 Plus blev Chris Lawrence frånåkt

även i partier där han tidigare kört om konkurrenterna. Detta innebar att man tillverkade endast 26 bilar, det lilla antalet har klart gjort denna bil till ett samlarobjekt.

Ett välkänt felsteg i Morgans historia kom 1985 när man monterade 2 liters Fiat motorer i +4. Som tur var varande inte detta felgrepp inte längre än två år, då återställdes ordningen och Fiat ersattes med Rover 2 liters motor.

1968 var det dags för introduktionen av nästa modell, Morgan +8. Denna modell är utan tvekan den största försäljningsframgång Morgan har haft. Likt många andra brittiska bilproducenter så använde man Rovers 3,5 liters V8, detta är ursprungligen en motor från Buick men då det är en helaluminium motor så blev den snabbt populär i många brittiska sportbilar. Denna motor har samma vikt som en 4-cylindrig MGB motor. Strävan efter allt högre effekt har bidragit till att även denna motor utvecklades, 1989 ökade slagvolymen till 3,9 liter genom att cylinderdiameterna ökade, 1997 tog man till rejält

och ökande volymen till 4,6 liter genom att motorn fick en ny vevaxel och ytterligare ökad diameter.

Tävlandet fortsatte och en mycket känd plus 8 vilket framgångsrikt tävlade var MMC II, den första plus 8 som kom ut ur fabriken. I likhet med sin pappa, Peter så satt ofta Charles bakom ratten vid tävlingarna. Under 1970 talets slut så segrade man i ett flertal "Production Sports Car Championship"

Under 80 talets början kördes det 24-timmars tävlingar på Snetterton, även här sattes klassrekord då Charles körde tillsammans med en av Morgans London distributörer, Rob Wells, han har sedan tävlat mycket framgångsrikt i historiska tävlingar med Morgan.

Det var inte enbart på banorna Morgan skördade framgångar. En annan av Morgans distributörer, Bruce Stapleton deltog under 70-talet i London-Sydney Marathon, där han var snabbast på ett stort antal sträckor i det 2000 mil långa rallyt.

Morgan byggde 1976 ytterliggare en bil avsedd för Le Mans tillsammans med John Mc Donald OTN 4, bilen var sk. "light weighth" där karossen är i aluminium istället för stål. Den breddades och förstärktes på en rad områden. Motorn trimmades av Traco och fick



OTN 4.

Weber IDA48 fallportsförgasare, den kom att utveckla drygt 300 hk. Tyvärr ändrades reglementet innan bilen var klar och den kom aldrig till Le Mans, just den bilen finns sedan mycket länge i Sverige och har ibland syntts på SSM Sportsvagnsparkering.

2004 rullade den sista +8:an ut från fabriken, denna ikon hade då tillverkats i 36 år.

Fram till slutet av 1990 talet var ett besök hos Morganfabriken på Pickersleigh Road i Malvern Link ett besök i det förflutna, produktionen var ålderdomlig och hantverksmässig, trots detta fanns det en stolthet och övertygelse bland de anställda att detta sätt att producera bilar var det riktiga, det resulterade klart inte i högsta kvalitet men det fanns en trevlig charm i fabriken. I och med intro-

duktionen av Aero 8 så introducerades helt andra konstruktioner, material etc vilket klart bidrog till att man i slutet av förra seklet på kort tid tog stora steg mot mer rationell och effektiv produktion men fortfarande har man lång väg till en modern serieproduktionsfabrik.

Den kände ICI-ordföranden, Sir John Harvey-Jones medverkade under 1990 talet i BBCs TV serie "The Troubleshooter". Där gav han råd till företag om hur de skulle utvecklas för att nå framgång, i Morgans fall var råden bland annat att öka produktionstakten och priset för att ta bort den välkända väntelistan. Peter Morgan tackade vänligt för råden men lät artigt meddela att Morgan skulle fortsätta på samma väg som tidigare.

Ingen vet vad som hänt om man följt Sir Harvey-Jones råd, det vi vet är att Morgan idag står starkare än någonsin med både gamla och nya modeller i programmet, men det tar vi i en annan artikel.



Morgan +8.

Hur blir det med kravet på "HANS" 2013?

Kravet på "HANS-skydd" kommer att träda i kraft nästa år! I gengäld har SBF backat när det gäller kläderna, bältena, och stolarna. Nedanstående är saxat från SBF:s hemsida:

29 november, 2012

Förlängd användningstid för personlig utrustning i RA och HRA

Förlängd användningstid för personlig utrustning i RA och HRA med distriktstillstånd.

Förbundsstyrelsen har beslutat, att i Racing och Historisk Racing där distrikt är tillståndsgivare, tillåta kläder enligt FIA norm 1986 under 2013 och 2014.

Likaså är det tillåtet att använda bälte och stol i nationella tävlingar utan beaktande av åldersgräns enligt TR. Det viktiga är att utrustningen är hel, ren och i gott skick.

Bakgrunden till beslutet är att styrelsen vill underlätta för dem som ännu inte skaffat HNRS/FHR-skydd, att göra det nu. Nackskyddet, som införs nästa år, har visat sig vara en viktig säkerhetshöjare redan vid lättare avåkning och som minskar risken för whiplash- och mjukdelsskador, invaliditet och dödsfall.

Följande nya medlemmar hälsas välkomna

ANDERS LINDGREN

Ormråkgatan 32
254 49 Helsingborg

ALEXANDER SÖDERHOLM

Ynglingagatan 5 X
217 74 Malmö
Mazda Miata -91

JONAS ENGBLOM

Sjöstigen 7
285 37 Markaryd
Lotus Elise -05

HANS HJELM

Västra Fasanvägen
236 42 Höllviken
Porsche GT3 -11

Kommande aktiviteter

Januari

9 Racingutbildning
Kurstillfälle 4, Föraren

Februari

2 Årsmöte
7 Racingutbildning
Kurstillfälle 5, Datalogging

Mars

7 Racingutbildning
Kurstillfälle 6, Optimering
av racingbilen inför tävling

Våren

Racingutbildning
Kurstillfälle 7, Avslutning
Datum presenteras senare

Juli

5-7 Svenskt Sportvagnsmeeting

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

Uthyses

Moderna entusiastgarage i Helsingborg

Garagen finns i Ramlösa, de är försedda med inbrotts och brandlarm, tillgång till tryckluft, toalett etc spolplatta med kallt och varmt vatten.

Kontakta Anders Hedlund,
0760-25 28 00,
E-post 042-136879@telia.com

Westfield 7

Mycket välbyggd, registrerad 2008 & körd ca:100 mil, motor Ford Zetec 2,0 bromsad till 188 Hk, OMEX CPU & Jenvy insprutning. Två uppsättningar hjul varav en med nya R-däck, färg Gul, besiktigad Sept -12. Pris: 180.000:-

Mobil: 0721-77 09 09

Klubbsläpet säljes!

Cargo 1100, 1985. Totalvikt 1100 kg. Maxlast 590 kg. Regnr ENP 097. Ett rejält skåpsläp med aluminium-stomme och beklädnad. Nyre-noverade bromsar. Besiktigat tom 2014-05-31. Skadad i ett hörn efter påkörning, därav priset.

Säljes till klubbmedlem

för 12.000:- 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, 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:-