

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 3
2014



© Micke Persson

SSM 2014

Sportvagnsrally SSM 2014

Delad glädje på KM 2 på Ljunbgbyhed

MSCC på Sofiero Classic

"Vaddå backtävling? 900 meter är ju inte lönt..."

MSCC-medlemmars framfart i SPVM under 2014, so far

Elektrisk termostatstyrd kylfläkt

Mätsticka för nivåkontroll i huvudcylindrarna

Hur mitt sportbilintresse startade



Ordförandes spalt



Hej på Er.

Det är augusti och SSM har genomförts. Även om jag anade att antalet deltagare i årets upplaga av vår tävling skulle påverkas av Revival, som kördes i slutet av Maj, så kunde jag glädjande nog konstatera att vår tävling likväl drog deltagare så att Heaten blev både

många och välfyllda. Jag vill passa på att tacka alla ni som hjälpte till med att genomföra årets tävling, både klubbmedlemmar, folk från HMS och även ni övriga som är vänliga att hjälpa till. Glädjande kan jag konstatera att den minskning som skett bland RHK's deltagare kompenseras av det ökade antalet deltagare i SPVM's

startfält. Det skall bli kul att se hur Spvm's TV program blir när det sänds. Då kan vi kanske få se några av de klubbmedlemmar som med framgång deltar i Spvm's tävlingsserie.

Hälsningar



En bild från musik under kvällen.

MSCC:s styrelsemedlemmar

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

Bulletinen

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
Staffanstorps
0706-58 80 99
ulf.d@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.

Sportvagnsrally SSM 2014

Anders Hedlund

Målet på Ring Knutstorp är givet, allt annat är upp till arrangören att förändra mellan åren. I år blev den naturliga startplatsen Mekonomens butik på Råå i södra Helsingborg, ett av skälen var att Mekonomen tillsammans med Verktygsboden hade haft vänligheten att bidra med sponsring. Drygt 150 kom till startplatsen. Härifrån begav sig deltagarna ut på vägarna som tar tävlande till Ring Knutstorp.

Första stoppet var i Mörarp. Där Agneta och hennes gäng fanns för att möta deltagarna. På varje kontroll finns det både tre frågor vilka skall besvaras samt någon praktisk uppgift att lösa med eller utan bil. Den praktiska uppgiften på denna kontroll var att under en bestämd tid lägga så många golfbollar som möjligt i hinkar samtidigt som bilen körde i en cirkel.

En kort bit från Mörarp ligger Vram, denna lilla ort finns för alltid inskriven i historieböckerna, skälet är Vrams Grand Prix vilket var en tävling som lockade den internationella eliten av förare till lilla Vram 1933. Tyvärr genomfördes tävlingen endast en gång, en bidragande orsak var den tragiska olycka som skedde då en bil for av banan och en medföljande mekaniker skadades

så svårt att han senare avled. Än idag talar lokalbefolkningen om GP kurvan. I fjol på 80 årsdagen arrangerades ett memoriallopp för att uppmärksamma historien.

"Mr Wrams GP" Sten Sundström och hans kompisar fanns på startplatsen inte bara för att ställa frågor utan också instruera om den speciella uppgift deltagarna fick här.

Bansträckningen från 33 finns fortfarande kvar och nu 81 år senare var inte uppgiften att köra så fort som möjligt utan att köra avsnitt banan med en medelhastighet av 44 km/tim.

Längs banan fanns två hemliga tidkontroller där bilarnas passagetid noterades. Genom att känna till sträckan till kontrollen och bilens starttid var det enkel matematik att beräkna hur pass bra bilen klarat uppgiften.

På Gedsholms Gods kontrollerade Tommy Steen och hans gäng närminnet hos deltagarna, en ur bilens besättning fick under en kort stund se ett antal skruvar i olika positioner, sedan var uppgiften att lägga några lösa skruvar i samma mönster. Kan tyckas enkelt, men det är det inte. Närminnet kan svikta, speciellt om man har många år på nacken.

Ju mer vi närmar oss Knutstorp ju svårare blir det att hitta kontrollplaster och vägar som inte använts i tidigare rally. Greve Claus von Lantingshausen Wachtmeister, som äger Axelvolds Gods har genom åren varit vänlig och låtit oss ha en kontroll på första parkett inne på det vackra godset. Thomas Broberg och hans gäng lät deltagarna prova sin förmåga att bygga höga och stabila konstruktioner.

Kontroll nr 5 fanns vid infarten till Ring Knutstorp. Även här gällde det att ha lite känsla förutom ren allmänbildning. Här var uppgiften att i en skål lägga M8 muttrar så att vikten uppgick till 500 gram. Att inte det heller är helt enkelt visade spridningen på resultaten.

När alla kontrollerna var avklarade kunde man köra i mål genom den gamla målportalen som kommit till heders igen.

I arbetet med att upprätta resultatlistan hittade vi en del fel i rapporteringen från de hemliga tidskontrollerna. I stället för att presentera en resultatlista som med stor sannolikhet varit felaktigt beslöt vi att ta bort hela momentet med tidskörningen från resultatberäkningen. Det fick helt enkelt bli på det gamla vanliga sättet att resultaten från frågor och prov på de fem kontrollerna fick avgöra placeringen.

Vi beklagar givetvis det inträffade. Det enda vi kan göra nu i efterhand är att se till att det inte upprepas. Lita på att vi lägger mycket arbete på det.

Till sist vill vi tacka den mångåriga funktionärsskaran som gjorde det hela möjligt. Många av dem har troget återkommit år efter år.

Rallyledningen hoppas ni deltagare trots allt hade en trevlig dag och att ni kommer igen nästa år.



SSM 2014 - Den hetaste upplagan någonsin?

Max Dymling

Nu har det gått drygt två månader sedan den 41:a upplagan avslutades. Vilken racinghelg det blev. Ring Knutstorp var stekhett med 275 startande bilar och 4900 besökare. Trots att inbjudningsheatet tagits bort, kom det lika många bilar till start som vanligt.

Nya rutiner vid ankomst/anmälan på torsdag eftermiddag gjorde att köerna nästan var obefintliga och glädjen bland de anländande deltagarna var utbredd. Det enda missödet under insläppet uppkom då en lastbil fick motorstopp mitt i infarten till depåområdet. Assistskåren tillkallas och problemet löste sig ganska snabbt.

Fredagen ägnades uteslutande åt träning. Återgången till heatindeldad träning var mycket lyckad med många bilar på banan mest hela tiden. Under den första dagen lades stort fokus på att upprätthålla SBF's bullerkrav om 95 dB (A) varför en del bilar blev svartflaggade och fler förarna blev frustrerade då de upplevde att bullerkraven efterlevdes annorlunda på Knutstorp i jämförelse med andra banor.

Lördag morgon började med tidskvalificeringen och övergick i race framåt lunch. SPVM mönstrade ett glödhett startfält. Många förare passade på att dubblera och körde i både Roadsport och Modsport. Detta medförde att det i dessa heat blev så många startande att heaten fick delas upp mer än gängse. Många "hemmaförare", d.v.s. egna klubbmedlemmar presterade mycket bra, t.ex. Niklas Mårtensson som lyckades vinna Modsport III och Lars Bondesson som i vanlig ordning lyckas rada upp ytterligare pallplacering. Det var också roligt att se Petter Berger tillbaka i gamla takter.

På lördag kvällen var det livemusik utanför restaurangen i den nedre depån.



© Micke Persson



© Micke Persson



© Micke Persson

Något senare den kvällen gjorde vår egen Bengt Metz ett bejublad framträdande tillsammans med bandet. Att Bengt inte spelat trummor på 20 år var det ingen som märkte.

Söndagen fortsatte på samma storstilade sätt som lördagen avslutades. Bland alla utmärkta prestationer från våra klubbmedlemmar lyckades gänget i Roadsport A knipa 5 pallplatser bland de 6 främsta, med Anders Edlund som 1:a och Patrik Ryd som 2:a Under söndagen delades också klubbens vandringspriser ut. Näslunds kanna gick i år till f.d. Ordförande Björn Hedlund för allt arbete han gjort för klubben och för sin magnifika renovering av sin Morgan 4/4 från 1968. Allan Söderströms pris gick till Frank Högman från Lindesberg med sin Ford Järbo V8 Ardun från 1950.

Under helgen har funktionärerna lagt ned sammanlagt ca 600 ideella arbetsdagar för att genomföra arrangemanget. Det är med stolthet jag konstaterar att vi kan skapa den mest vänskapliga, den mest omfattande och bästa racinghelgen tillsammans. STORT TACK och på återseende nästa år!

Max Dymling

Biträdande tävlingsledare



© Micke Persson



© Micke Persson



© Micke Persson



© Micke Persson

Delad glädje på KM 2 på Ljungbyhed 7 juni

Robin Wachmann



Missade KM 1 av en eller annan teknisk anledning vilket inte har varit helt ovanligt under de senaste åren. Bidragande orsak är troligen Samantha's ålder och även bristen på underhåll från min sida. Kommer på nu att det faktiskt var den senaste uppgraderingen på bilen, som är en programmerbar tändning, som slutade att fungera, till och med innan premiär tävlingen. Efter återbesök hos tillverkaren så fungerade allting igen så anmälan gjordes till KM 2. Ola Hall som var delägare i en långloppsbil tidigare, anmälde sig han också. Samantha skulle få köra dubbla pass. Detta så att jag kunde betala tillbaka för senaste gången jag var med och körde i deras långlopps team.

Bilen packades och jag körde mot Ljungbyhed och efter en del letande hittades infarten till banan som alltså ligger inne på det gamla militärområdet. Ola och jag fann en plats där vi kunde lasta ur bilen och det är precis att man får plats med allt som behövs när man skall ha med sig brandsläckare, presenning, bensindunkar, verktygslåda mm. Det är en sport i mer än en bemärkelse när man är en sann Roadsport deltagare, dvs. att man kör bilen till tävlingen. Tror att jag skall ta upp med KM org. att man borde få extra poäng när man kör bilen till tävlingen så som det gjordes när klubben bildades. Om jag lyckas så finns ju chansen att jag kan få in lite fler poäng vilket behövs då jag

sid. 6

har svårt att få så många ute på banan. I vilket fall, bilen kontrollerades av Micke som var på bra humör och godkände bilen. Körde tillbaka till vår depå plats och kontrollerade däckstryck och gjorde en sista kontroll av nivåer på både vatten och oljor och var redo för dagens första runda.

På Ljungbyhed får vi inte köra tävling med stilla stående start osv. utan vi kör uppdelade i grupper och försöker sätta en bra varvtid som då blir avgörande för placeringen i klubb tävlingen.

Vi var drygt 40 som hade samlats och vi var uppdelade i 5 heat vilket gjorde att det inte var trångt på banan. Banan är 2,1 km lång och när man väl började få kläm på chikanen så började man få flyt i körningen. Ola och jag diskuterade om det betalade sig att gå ner på tvåan på något ställe eller om det var bättre att ligga kvar i 3'an. Det är en av fördelarna med att dela bil, att man kan diskutera hur bilen bäst skall hanteras även om man kanske inte blir eniga. Varken Ola eller jag var i närheten av de snabbaste i Roadsport A utan det gällde att hålla uppsikt i backspeglarna och lämna plats så att de kunde passera så smidigt som möjligt. Då alla respekterade varandra flöt det på bra. Klubben bjöd på lunchen som bestod av en grilltallrik tillagad av familjen Hedberg. Alla lät sig väl smaka och det var mycket trevligt med en gemensam lunch. Efter lunchen fick vi

några omgångar till på oss att putsa våra tider innan det var tid för "prova på" körning för dem som anmält sig till det. 7 st. provade sin bil på banan. Jag är förvånad över att inte fler väljer att komma och prova. Det är speciellt när man kan prova både sin bil och sig själv på en bana. Det behöver inte gå så fort. Ingen skall förvänta sig att det kommer gå snabbt. Det tar lång tid att få till inbromsningar, nerväxlingar, bli klok på hur man skall ta kurvorna. Fördelen på en bana är att där inte är några lyktstolpar, vägräcke eller diken om man skulle göra en missbedömning och ofrivilligt behöva lämna den asfalterade ytan.

När dagen avslutades så var vi alla trötta och nöjda. Alla hade fått köra så mycket de orkade.

Hur det gick? Ja, någon pallplats blev det inte för min del, men jag lyckades hålla Ola bakom mig vilket var dagens utmaning. Då han inte kört bilen mer än en gång tidigare så anar jag att det blir svårare nästa gång vi skall dela bil. Man skall kanske prova 5-2 metoden och se om man kan bättra vikt effekt förhållandet en aning. När man likväl är inne på det spåret, är 2-5 metoden uppfunnen än?

Ett stort tack till dagens tävlingsledare Johan Roxlin och övriga funktionärer för en bra och trevlig dag. Resultaten finner ni på vår hemsida under KM resultat.

MSCC på Sofiero Classic 29 juni

Robin Wachmann

Där har arrangerats bil och motorcykel tillställningar förr på Sofiero, men i år var det två rutinerade herrar, Torkel Brunstorp och Lasse Böcker, kända i Helsingborg regionen för att ha drivet krogar och restauranger sedan många årtionde, som var arrangörer.

Lars Bondesson, som känner dessa herrar och har säkerligen bidraget till att höja omsättningen på deras tidigare rörelser, hade fått information om eventet, kontaktade styrelsen och meddelade att här borde klubben vara och göra reklam både för klubben och SSM som var veckan efter.

Jan Blomberg, vår kassör mm, tog på sig att komma ut med klubb-tältet, flaggor, bord och stolar. Jag "offrade" mig och hjälpte Bondesson genom att köra ut hans monster till Corvette, som var det hårigaste jag kört. Även om jag bara nuddade gasen, så svarade det kompressormatade monstret med ett otroligt morrande som övergick till ett rytande som fick huden att lyfta sig och mig att tacka ingenjörerna som även stoppat in diverse elektronik som tyglar



besten när orutinerade sitter bakom ratten. +800Nm inger respekt.

Väl på plats monterades vårt klubb-tält upp och även Kenneth Persson kom med sin fina GT 40 vilket var mycket vänligt då han inte ens är medlem i vår klubb.

Kenneth hade med sig en stor bildskärm där det visades film från Bondessons och Kenneths Sydafrika äventyr.

Vädret var perfekt för ett arrangemang som det här och vi hade rätt många besökare och några av dem köpte även entré biljetter till SSM.

Arrangörerna hade lyckats få dit många fina bilar, motorcyklar, militärer, musikunderhållning mm så jag kan konstatera att herrarna Brunstorp och Böcker även är duktiga på att arrangera en sådan här tillställning.



“Vaddå backtävling? 900 meter är ju inte lönt...”

Edvin Persson

En kommentar jag kan höra när jag föreslår att man skall ställa upp i KM tävlingen på Minnesberg. Mitt svar är ”Jo, men å andra sidan har du bara 900 meter och mindre än 30 sekunder på att visa att du kan köra bil..” sedan tar man en kort paus och lägger till ”.. men det är ju inte alla som har de nerver, mod och skicklighet som krävs för att reda ut det”. Som ni förstår gillar jag denna deltävling just för att det verkligen är en utmaning. Om man undrar hur det gick för mig så blev jag 6:a av 8 startande i Roadsport C med min Porsche 944 från 1984. Kan tyckas vara en besvikelse (speciellt när man stått på pallen tidigare) men jag hade en fantastisk dag. Det började redan vid ankomst lördagen 2/8. Det var precis man hade hunnit lasta ur bilen när Peter Öfverman kommer och besiktar densamma. Sen får man hälsa på Anders Arildsson, inte bara för att han är trevlig utan för att även anmäla min närvaro. Sedan blir det förarsammanträde som Mats Ek håller. Mats är inte bara en rutinerad tävlingsledare, vi kan också tacka honom för att vi har så goda relationer med byföreningen som låter oss köra på deras väg. Sedan är det dags att köra. Först en liten rekognoseringsrunda för att bekanta sig med banan sedan är det allvar. Magnus Neergaard hjälper i vanlig ordning till att sköta stoppklossen, d.v.s han lägger en kloss bakom ena bakhjulet som gör att man slipper hålla på bromsen och man kan koncentrera sig på starten. Inte helt lätt, kalla r-däck är klurigt att få fart på dessutom märks det att det ligger annan asfalt på gatan än på en räserbana.

Får man rull på silverfisken så brötar det iväg hela vägen upp igenom tvåan. För min del var det inte lönt att växla upp då man skulle ta sig igenom en chikan. Fick väl offra lite där för att få bra utgång för den snabba vänstern upp sid. 8



för backen. Här tar trean slut precis innan nästa chikan som ligger dolt bakom krönet. Får be om ursäkt till Henric Månsson som fick resa koner efter mig men till slut fick jag kläm på genomfarten. Sedan accelererar man igenom målet. Olle Olsson såg till att vi blev nersläppta för backen.

Det är en strålande dag och 18 ekipage totalt är på plats. Många gamla bekanta att prata med m.a.o. Pierre Pettersson är den som är framför mig i kön. Det är premiärkörning för honom i sin nya Lotus Elise S1. Bakom mig i kön har jag självaste ordförande i klubben, och jag som inte rakat mig... i vilket fall är det kul att se honom med sin Samantha på plats. Mina pinaler hade jag lastat av på ett ställe som frekvent besöktes av Anders Johansson och hans MGF. Dessutom hade Thomas Ahrens bekymmer med soppapumpen som han felsökte på samma plats. Man kunde alltså inte undgå att ha trevligt med klubbkompisarna. Sedan var detta ett ”all-inclusive-event”, dvs lunchen

ingår i anmälningsavgiften. Två raska pojkar från byn hade fullt upp med att grilla burgare och korv till oss vilket var ytterst välkommet en sådan här dag. Ytterligare mingel med kompisar i pausen sedan blir det allvar igen. Jag kunde även notera att en del klubbkompisar dykt upp på besök med sina sportbilar. Vi kunde höra åska på håll och Mats förhör sig om hur vi ställer oss till att avbryta tävlingen. Många är ok med det så det blir skjutsning av bybor den sista stunden innan prisutdelningen.

Niklas Olsson och P-O Håkansson hade lockat ur resultaten från vår tidtagning däremot hade graveraren gett Fredrik Olsson det tråkiga beskedet att tennpokalerna inte kunde bli färdiga till tävlingen. Prisutdelning blev det i alla fall, dock med pokaler i plast som går att ”panta” mot riktiga priser så snart de är klara. Grattis till alla som fick en, det var ni verkligen värda. Ludde som stått i backen hela dan tyckte jag skulle skriva något om tävlingen, vilket jag åtog mig med glädje. Jag har läst så många fina berättelser i Bullen och det är dags för mig att bjuda tillbaka. Att vi avbröt tävlingen var ett klokt beslut då himlen öppnade sig kort efter så det kändes lagom att köra hem. Jag dröjde mig kvar för att hjälpa till att samla ihop våra pinaler från backen. Blev lite snopen när Olle kommer tillbaka med bilen lastad med däcktravar, vi hade väntat på honom så vi kunde hjälpa honom med just det..

Jag tycker denna dag visar vilken fantastisk klubb vi har. Många hjälpande händer som gör att vi kan köra (jag har missat många namn men ni är inte glömda). Gemenskapen är fantastisk och på en sådan är dag ser man nästan bara glada miner. Så oavsett om man tävlar eller inte så är det väl värt att komma och besöka en klubbtävling.

MSCC-medlemmars framfart i SPVM under 2014, so far!

Peter Öfverman

MSCC är en fantastisk klubb. Inte minst klubbens klubbmästerskapsserie fyller en stor funktion som insteg till bilracing. Klubbmästerskapet ger möjlighet att för en i racingsammanhang väldigt rimlig ekonomisk insats tävla med sin sportbil. För många är klubbmästerskapet avstampet för högre ambitioner inom racingen. Ett naturligt steg blir då Sportvagnsmästerskapet då kopplingen till sportbilar är etablerad från början. En av deltävlingarna i Sportvagnsmästerskapet är det av MSCC så förtjänstfullt arrangerade Svenskt Sportvagnsmeeting.

Jag sitter med en mästerskapstabell i handen som är upprättad efter årets SSM. D.v.s. efter tre av fem deltävlingar. I Roadsport A upptas tre av de fyra första platserna av MSCC medlemmar. I Modsport 3 ligger Thomas Larsson på andra plats vilket också Marie Carlsson gör i Clubman. Det här är framgångar som helt eller delvis kan tillskrivas MSCC:s klubbmästerskap. Jag skall lite kortfattat redogöra för MSCC-medlemmarnas framfart i årets Sportvagnsmästerskap, so far!

Sportvagnsmästerskapet (SPVM)

Sportvagnsmästerskapet har sitt ursprung i en serie av Sportvagnsmeetings som organiserades av ett antal sportvagnsklubbar (SVKG, SSK, MGCC) sedan 1960.

Genom åren har dessa "meetings" utvecklats till det som idag heter Sportvagnsmästerskapet. Idag samordnas Sportvagnsmästerskapet av förarföreningen SPVM som är paraplyorganisation för de tävlande i mästerskapet.

Mer information hittar du på www.spvm.se. I Sportvagnsmäster-

skapet finns det åtta klasser beskrivna nedan.

Roadsport

Roadsportklassen har en lång tradition, grundtanken var - en gång i tiden - att sportvagnsägare skulle kunna delta med sin sportbil i tävling på helgen och använda den för transport i veckans övriga dagar. Reglerna upprätthålls i stor utsträckning genom "gentlemens agreement". Eftersom bilarna är avsedda för gatbruk och skall undergå årlig kontrollbesiktning kan bilarna inte modifieras i alltför stor utsträckning. Bl.a. måste bilarna tävla med gatlegala däck. Slicks är således inte tillåtna.

Reglementet har tre huvudsyften;

- 1) Ökad säkerhet
- 2) Begränsning av kostnadsdrivande modifieringar
- 3) Uppnående av sportslig rättvisa mellan bilar av olika konstruktion

Tendensen på senare år är roadsport-bilarna blivit mer extrema och det är mycket ovanligt att deltagarna kommer körande med sin tävlingsbil till tävlingen.

Inom Roadsport finns det tre underklasser A, B och C sorterade efter vikt/effektförhållande där A är snabbast och C är långsammast. Vanliga bilar i A är Caterham, Westfield och Corvette. I B är Lotus Elise och Porsche 944 vanligt. C domineras i väldigt stor utsträckning av Mazda Miata.

Modsport

Modsport skapades som en lite friare klass och är därför inte tyngd på krav om homologering eller dylikt. Med ska-

parglädje och fantasirikedom blev Modsport snart en mycket populär klass bland entusiasterna. Här finns fantastiska byggen av fantastisk kvalitet och utförande. Alla deltagande bilar skall baseras på sportbilar huvudsakligen byggda för landsvägsbruk, med några få undantag. Här kör bilarna på slicks. Det krävs helbur. Vingar och aerodynamiska tillbehör är tillåtna.

Inom Modsport finns det tre underklasser I, II och III sorterade efter vikt/effektförhållande där I är snabbast och III är långsammast.

Clubman

Clubman racing har sitt ursprung i England. Man började köra med bilar typ Lotus Seven som senare utvecklades till att bli specialbyggda bilar enbart ämnade för racing. Bilarna är av frontmotortyp med täckta hjul, cykelskärmar till framhjulen och baksärmar som täcker nästan hela sidan. Heltäckande kaross kommer på allt fler bilar. Otrimmade enhetsmotorer används och varje bil får endast använda två omgångar slicks per säsong. Bilarnas extrema konstruktion tillsammans med de begränsningsregler som föreligger innebär att Clubman är en väldigt snabb klass med hög sportslig rättvisa till en väldigt attraktiv kostnad.

RS

RS är en samlingsklass för racersportvagnar, även kallade "prototyper". Många känner till sportvagnsprototyperna som kör t.ex. på Le Mans. Den svenska RS klassen tillåter de mindre prototyperna snäppet under Le Mans-bilarna, för att entusiaster med mer normal ekonomi skall ha möjlighet att

delta. Principen är att det skall vara symmetriskt tvåsitsiga sportvagnar, byggda uteslutande för tävling. Det finns alltså flera reglementen som fyller denna princip, och i RS kan man anamma något av dem under förut-sättning att det har godkänts av något FIA-anslutet förbund. Därför kan man köra efter FIA's CN-reglemente eller det äldre C3 reglementet som är snarlikt, brittiska NSS (National Supersport), Sports 2000, Radical m.fl

Gelleråsen 3-4 maj 2014

Den första deltävlingen i årets Sportvagnsmästerskap arrangerades av Stockholms Sportvagnsklubb.

I Roadsport A var MSCC representerad av fyra förare; Anders Edlund, Magnus Mårtensson, Henric Månsson och undertecknad. För de tre senare var det första gången på Gelleråsen. Banan uppfattades som tuff och brutal med kraftiga inbromsningar. Depåkurvan var extra svår att komma underfund med men blev det rätt så gick det fort.

På kvalet var Anders Edlund främst av MSCC-kvartetten med en fjärdeplats därefter följde undertecknad på femteplats, Henric på sjätteplats och Magnus på sjundeplats. Race ett vanns av hemmaföraren Toni Berggren i sin Corvette följt av Lars Macklin, Hult-Healey, Anders Edlund, Westfield, och Kent Johansson, Cobra. Henric blev femma i sin Westfield och undertecknad slutade på sjätte plats. Magnus blev åtta i sin MK Indy. Det var täta fighter speciellt mellan mig, Henric och Magnus. De bästa tiderna i race 1 gav startordningen inför race 2. Det resulterade i att Anders startade trea, jag femma, Henric sexa och Magnus sju. I stort sett samma startordning som i race 1 med den skillnaden att Anders hade förbättrat sig en placering. Race 2 vanns av Lars

Macklin före Toni Berggren och Anders. Henric blev fyra före undertecknad och Magnus. Även i detta race blev det tät racing mellan Magnus, Henric och mig. Två tredjeplatser till Anders!

I roadsport C slutade Bertil Thorsson elva i första racet och på plats 13 i andra.

I modsport III kvalade Thomas Larsson med sin Porsche 944 som tvåa och Bertil Thorsson, som dubblerade, med sin Mazda MX-5 som femma. Det blev också ordningen i mål efter race 1 och dessutom startordningen i race 2. Även i race 2 kom Thomas två men Bertil hade avancerat en placering till fjärde. Två andraplatser till Thomas!

I Clubman kvalade Marie Carlsson som trea efter Magnus Andersson och Svein Langholm. Det var första gången på Gelleråsen för Marie också. I race 1 slutade Marie tvåa efter Magnus Andersson med Svein Langholm på tredje plats. Inför race 2 startade Marie återigen som tredje clubman-bil. Dessvärre fick hon bryta eftersom växel-spaken lossnade. Men en andraplats är inte fy skam!

Kinnekulle 24-25 maj 2014

Det var även Stockholms Sportvagnsklubb som anordnade årets andra Sportvagnshelg tillsammans med Sportvagnsmästerskapet. Många hade sett fram mot den här helgen eftersom det låg ny fin och slät asfalt runt hela banvarvet för första gången sedan 2002. Förväntningarna var stora, kanske för stora? Tyvärr präglades helgen av en hel del krascher. Många förare tog kanske i för mycket?

Tidskvalen kördes på lördagen mestadels på en våt bana, varför ingen riktigt fick reda på hur bra banan var förrän på racen som kördes under söndagen. Då var det torrt och rekorden

raderades ett efter ett!

I roadsport A var MSCC representerade av samma kvartett som föregående tävling. I kvalet som skedde under svåra och regniga förhållanden satte Anders pole. Det var strongly gjort med tanke på att bilar av Lotus seven-typ inte brukar vara en fröjd att köra i regn. Henric kvalade som trea och Magnus som fyra. Undertecknad som tyckte det var mycket halt och fegade kvalade på en blygsam elfteplats.

När det var dags för race 1 var det torrt. Startgriden var blandad med A och B-bilar då tyngre bilar typiskt sett kvalar bättre i regn. Det gjorde att starten blev mindre harmonisk med bilar sida vid sida som hade väldigt varierande startprestanda. Dessvärre resulterade det i att det blev en omfattande startkrasch där tre bilar fick bryta med omfattande skador, däribland Magnus. Det var en otäck krasch! Racet vanns av Anders före Henric. Därefter kom Lars Macklin. Undertecknad körde upp sig något och slutade på en sjätteplats. Tiderna i Race 1 avgjorde placeringen i Race 2 vilket resulterade i att Anders återigen hade pole position. Henric startade fyra och undertecknad femma. Dessvärre fick Anders problem med drivknutarna och tvingades bryta. Henric satsade friskt under "bron" och åkte av så olyckligt att han inte kunde fortsätta racet. Det resulterade i att Lars Macklin vann före undertecknad. På tredje plats kom Fredrik Isaksson i sin Corvette. Resultatet i Roadsport A blev en förstaplats och två andraplatser för MSCC-medlemmar efter en dramatisk helg.

I Roadsport C knep Bertil Thorsson två elfteplatser.

I Modsport III deltog Thomas Larsson och Bertil Thorsson, som återigen dubblerade, från MSCC. Thomas kva-

lade sexa och Bertil Thorsson kvalade som åtta. I Race 1 slutade Thomas tvåa och Bertil åtta. Thomas slutade även på andra plats i Race 2, dessvärre tvingades Bertil bryta. Två andraplatser till Thomas!

I Clubman kvalade Marie Carlsson som trea. Hon vann Race 1 före Magnus Andersson och Mikael Aagaard. Hon startade i pole position i Race 2 men tvingades dessvärre bryta en drivaxel gick av. En förstaplats till Marie!

Knutstorp 4-6 juli 2014 SSM

MSCC arrangerade Svenskt Sportvagnsmeeting för 41:a gången. Det är en fantastisk tävling med en unik stämning! Den är dessutom väldigt välorganiserad. Årets upplaga bjöd på strålade solsken. TV 4 Sport kommer att sända två program från arrangemanget i höst. Det skall bli mycket spännande att se dessa program.

I roadsport A var följande MSCC-medlemmar anmälda Anders, Patrik Rydh, Hans Egonsson, undertecknad, Henric Månsson, Sebastian Wichers och Bengt Metz. Magnus jobbade fortfarande med sin bil efter Kinnekulle och kunde därför inte delta. Kvalet resulterade i att de tre första platserna på gridden upptogs av MSCC-medlemmar. Anders tog pole före Patrik och Hans. Undertecknad kvalade som femma. Henrics koppling rasade under testet. Han blev tvungen att lyfta ur motorn under natten och blev utan kvaltid. Han fick starta sist i första racet. I första racet tjuvstartade Anders och fick därför ett tidstillägg om 30 sekunder. Segrade gjorde Patrik Rydh före Tommy Falck och Lars Svensson. Dagens prestations stod Henric för som startade sist och blev fyra tätt följd av Sebastian. Anders slutade sjuva före undertecknad som snurrade av från fjärdeplats på sista

varvet och slutade åtta. Bengt slutade nia och Hans bröt med motorstörningar sannolikt en skadad topplockspackning eller spricka i ett cylinderfoder. De nio första platserna i Roadsport A togs av "sjuor". I Race 2 höll Anders gasfoten i styr och lyckades förvalta pole och vann racet före Patrik och Tommy Falck. Henrik slutade fyra även i detta race med undertecknad på femte plats. Sebastian slutade sexa och Bengt på åttonde plats. Hans lyckades inte få ordning på sin bil och kom därför inte till start. Två förstaplats och en andraplats till MSCC!

I Roadsport B var Hans Aulin och Tobias Hedberg anmälda. Hans kom inte till start i första racet, då han inte fick sin nya motor att gå som den skulle. Tobias slutade tia. I race 2 slutade Hans femma och Tobias på elfte plats.

Roadsport C var följande MSCC medlemmar anmälda; Dennis Kullman, Bertil Thorsson, Fredrik Olsson, Björn Mullaart och Sven-Åke Jarl. Dessa kvalade in på 7:e, 14:e, 15:e, 16:e och 26:e plats. I race ett placerade sig Dennis som sexa, Fredrik som tia, Bertil som tolv, Björn på 18 plats och Sven-Åke slutade på 25:e plats. I race 2 avancerade Dennis en plats och slutade femma. Bertil blev tolv med Björn strax efter. Fredrik slutade på 15 plats, efter en rejäl avåkning, och Sven-Åke kom 23:a.

Normalt sett brukar alla modsport klasser, I, II, III, köra tillsammans. Vid årets SSM var det så många anmälda att modsport-klasserna delades upp på två heat. Glädjande! Det innebar att modsport III utgjorde ett eget heat. I Modsport III representerades MSCC av sex förare; Niklas Mårtensson i sin Porsche 944 en bilmodell som för övrigt körs av Fredrik Hedberg och Thomas Larsson. Anmälda var också far och son Berg-

gren, Kalle och Erland i sina Ginettor G20 liksom Bertil Thorsson som även denna helg dubblerade i två klasser. Niklas kvalade som etta. Fredrik kvalade som trea och Thomas blev femma. Kalle blev sjuva och Erland tia. Bertil kvalade som artonde man. Niklas Mårtensson förvaltade sin pole-position och ledde från start till mål och vann före Per Gustavsson och Fredrik. Thomas blev sexa. Kalle och Erland slutade på åttonde respektive nionde plats. Bertil placerade sig på artonde plats. Race 2 inleddes på samma vis som första, men tyvärr tvingades Niklas bryta efter fyra varv. Per Gustavsson övertog ledningen, men han pressades hela tiden av Fredrik. Segermarginalen blev endast 0.3 sekunder till Per Gustavssons fördel. Thomas kom trea och Kalle kom femma. Erland och Bertil tvingades bryta. En förstaplats, en andraplats och två tredjeplatser för MSCC!

I Clubman representerades MSCC av tre förare Marie Carlsson, Mikael Aagaard och Peter Strand. I första racet slutade Marie femma efter att ha kvalat som fyra. Peter slutade sjuva efter att ha kvalat som sexa. Mikael slutade nia, på samma plats som han kvalade. I Race 2 bröt alla MSCC-representanter.

I RS representerades MSCC av Jan Nordgren som hade fått ordning på sin motorstyrning. Han slutade sjuva i race 1 men dessvärre delade sig en nippel i bromscalipern i race 2.

I nästa nummer av Bullen kommer jag att redogöra för resultaten i de två avslutande deltävlingarna i Sportvagnsmästerskapet; Kanonloppet i Karlskoga och Falkenberg Classic.

Elektrisk termostatstyrd kylfläkt – dålig kylning?

Carl-Gustav Victor

Det är vanligt förekommande med en elektrisk kylarfläkt, som ersättning för den mekaniska som normalt sitter monterad på vattenpumpen.

Syftet med att montera en elektrisk kylarfläkt, som är termostat styrd av kylvattnets temperatur, är att vid normal vägkörning behövs inte någon

fläkt. Det räcker då med enbart fartvinden. Men vid långsam kökörning i t.ex. varmt väder behövs en fläkt för att öka luftgenomströmningen genom kylaren.

En mekanisk fläkt går alltid och tar onödigt med effekt och energi från motorn samt bullrar.

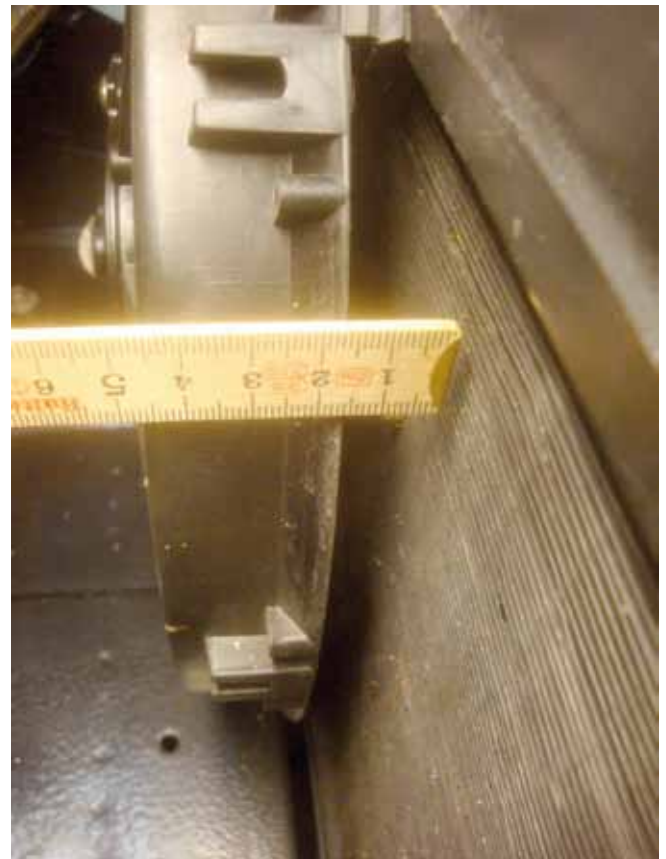
En termostat styrd elektrisk fläkt

löser dessa olägenheter, men en förutsättning är att den fungerar effektivt när den behövs, vilket inte alltid är fallet.

Nedanstående bildserie visar orsaken och vad man kan göra åt det.



En 12"':s elektrisk kylfläkt monterad framför en MGB-kylare. Trots termostatstyrd kylfläkt blir det dålig kylverkan när fartvinden är otillräcklig.



Dålig kylverkan beror på gapet mellan fläktens ram och kylarcellerna. Merparten av kyllyften går ut sidledes mellan fläktens ram och kylarcellerna, kyllyften väljer den lättaste vägen med minst motstånd. Motståndet för luften att ta sig igenom kylarcellerna är betydligt större.



Fläktens baksida med monterad gummitätning.

Lösning på problemet: Sätt en gummitätning på fläktens ram och tvinga luften igenom kylaren.



Fläkten på plats med den tätande gummitätningen.
 Resultat, en väsentligt förbättrad kylverkan när fartvinden inte ger tillräcklig kylning vid varma dagar eller låg fart.

Mätsticka för nivåkontroll i huvudcylindrarna broms respektive koppling

Carl-Gustav Victor

Det kan vara svårt att kontrollera oljenivån i huvudcylindrarna för broms respektive koppling.

Bifogat ett förslag till mätsticka, som ska underlätta det hela. Bilderna visar användningen av en sticka gjord av trä. Sticknan sticks ned helt tills den bottenar och sedan är det bara att läsa av som en vanlig oljesticka. Sticknan är graderad i 5 mm:s intervall för att lättare kunna avläsa nivåavvikelser. 5 mm motsvarar 20 ml i bromsbehållaren och 7 ml i kopplingsbehållaren. Bifogar även en ritning med de viktigaste måtten.



Locket avtaget på huvudbromscylinder och mätstickan på väg ned i behållaren.

Mätstickan nedstucken tills den bottenar.

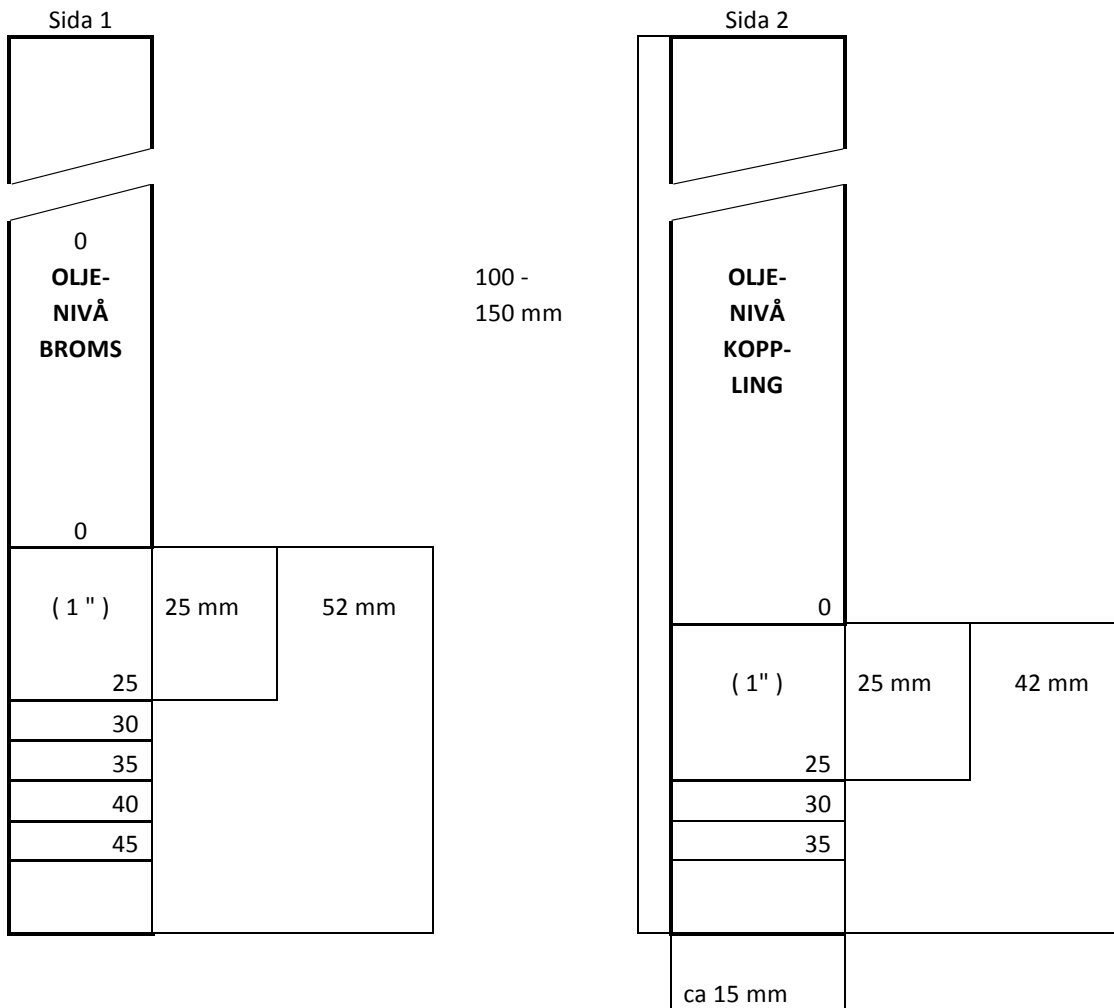


Avläsning av oljenivån, helt korrekt nivå, d.v.s. 1" under ovankanten på behållarens påfyllningshål.

Mätsticka för nivån i huvudcylinder broms respektive koppling

Avser Lockheed cylindrar med behållare av stål, t.ex. äldre MGB

Kan vara svårt kontrollera oljenivån i huvudcylindrarna för broms respektive koppling. Nedanstående ett förslag till mätsticka för att underlätta det hela.



0 = Ovankanten på behållarens öppning

25 = Korrekt oljenivå i behållaren

30, 35 o.s.v. är gradering i 5 mm:s intervall

5 mm på bromsbehållarens skala = **20** ml

5 mm på kopplingsbehållarens skala = **7** ml

Mätstickan kan lämpligen göras av en trästicka 150 x 3 mm

Graderingen med kulspetspenna, ena sidan broms andra koppling.

Vid mätning skall stickan stickas ned helt tills det tar emot.

Tag upp stickan och avläs som på en vanlig oljesticka.

Hur mitt sportbilintresse startade

Robin Wachmann

Jag erkänner att mitt bilintresse inte började med racing, utan det var en SAAB 96 från -72 som gjorde att skogsvägarna hade en viss dragningskraft. Att sedan dåvarande flickväns äldre bröder hade vars en Ascona 1.9 SR varav den ena hade en 2 liters trimmad motor, bur och var lackad gul och vit gjorde inte saken sämre. SAAB'n blev utrustad med kortare bak fjädrar, Big knickers, mattsvart innertak och en Std B motor med dubbelportsförgasare och 70hk eller liknande.

Kristian, en kompis som jag samkörde till "Teknis" ihop med ville ta en omväg hem en dag för att titta på en bil som han var intresserad av. Det visade sig att under en presenning stod en Austin Healy Sprite – mk II med upprostad bakfjädring. Ett lik i mina ögon. Han köpte bilen för 5000: - om

jag kommer ihåg det rätt. Jag idiotförklarade honom, han kunde ju fått en fin, nåja, i alla fall en V4 eller en Amazon för den summan. Han skulle även kunnat köra den därifrån istället för på ett släp.

Några år senare körde jag inom killens föräldrahem och knackade på. Han läste till flygingenjör eller liknande i Linköping men hade under loven renoverat bilen och det visade sig att han hade besiktigat den samma vecka, så vi klämde in oss i den lilla bilen och jag blev frälst. Vinden blåste i håret och de 45hk drog i väg så att det nästan gnydde i däcken. Fartupplevelsen var otrolig. Sådan bil ville jag ha!!

Det blev inte läge förrän något år senare, runt -85, och av en ren tillfällighet såg jag en annons på en Mk I från -59 som var till salu i Småland. Efter ett

besök i banken, lånat min svågerns Volvo 244, hyrt ett släp och övertalat kompisen att följa med som expert så begav vi oss norrut. Resan slutade med att jag hade en Old English White färgad Austin Healy Frogeye -59 på släpet hem. Den var inte så fin som den äldre herren sagt i telefonen vilket gjorde att jag erbjöd ett mindre summa pengar än ägaren ville ha. De 25 000:- som jag erbjöd honom accepterades inte förrän vi startat svågerns Volvo och vinkat farväl med en butter min. I ögonvrån såg jag att han fick en armbåge i sidan från frun, som antagligen ville bli av med en av mannens bilar, vilket gjorde att han "tyckte det var synd att vi kört hela vägen med släp och allt".

På vägen hem hade jag den fulsnygga bilens uppsyn i backspegeln och när vi kom fram så hade jag mentalt



Kontroll efter övernattnig i bilen.

sid. 16

accepterat dess små brister och plastik padding lagningar. Det var ingen racerbil men dess rost uppmjukade kaross och radial däck gjorde att man kunde få imponerande 4 hjulsladdar i beskedliga hastigheter. Vi hade några otroliga somrar ihop och under en av dem så körde jag och en kompis, Bosse, ner till Dubrovnik i denna "perfekta" semesterbil, (okey jag hade antagligen knäckt ryggen om jag försökt samma resa idag, speciellt efter den övernattningsnatt i Alperna).

Där hände några delmissöden men alla glada tillrop från folk på vägen uppväggde det mesta, men när vi körde nercabbat i shorts och T tröja in i en av de långa tunnarna i Österrike trodde jag vi skulle frysa ihjäl innan vi kom ut igen. Vi kunde inte köra fortare än 100, annars försvann oljetrycket spårlost. På väg hem skulle vi passa på att tanka innan vi körde på färjan till Danmark. När vi skulle köra ut i den tillsyntes eviga bilkö som var på väg till färjan så insåg vi att en extrem åtgärd krävdes om vi skulle slippa att vänta på nästa färja. Bilen som var högerstyrd, hade inte den mest imponerande accelerationen, den var ju inte heller fysiskt stor och skrämmande så att man kunde skrämman bilkö till att stanna upp och släppa in oss genom att visa nosen med lampor placerade så att bilmodellen fick namnet Frogeye, eller som en liten unge skrek till sin Mamma samtidigt som han pekade på min bil, när jag coolt gled fram en go, solig dag på Strandvägen i Helsingborg, "Mamma en Kalle Anka bil"!!!!

Vår plan var att Bosse skulle titta till vänster och vid minsta tendens till glipa i bilkön ropa, kör! Då skulle jag kunna koncentrera mig på att svänga höger ut ifrån macken och försöka tygla allt



Ett stopp i Saalbach i Österrike.

hjulspinn och ev. sidokast som kunde uppstå. "Kör" ropades, kopplingen släpptes brutalt och vi gjorde ett hopp ut i bilkö med vrålade motor, när tvåans växel skulle dras i (ja, dras i, här var mycket vilja) så tog jag ett kraftigt tag i ratten och drog i växeln samtidigt som ratten förflyttades mot min bröst-korg. Ratt stängen hade lossnat och som tur var hade vi hjulen några grader mot diket så jag behövde inte bromsa utan släppte bara gasen lite under tiden som jag halvt hysteriskt försökte få fast ratt eländet igen och med en smula tur fick jag in ratten så att det greppade igen och kunde svänga tillbaka ut på asfalten. Bosse undrade vad jag höll på med då han tittat bakut för att se om luckan i bilkö räckte och missade det hela. Väl på färjan så fann jag orsaken till att det hände var att en tumskruv blivit utbytt mot en M6 skruv som satt och klämde fast styrstäng mot tappen på styrväxeln. Så det är kanske så att egentligen är alla engelska bilar bra, det

är bara personerna som skruvar på dem som klanter till det?

Då ny anställning gjorde att plånboken klarade av inköp av en del nya plåtdetaljer såsom trösklar, golv etc. vilka behövdes förnyas då de höll på att återvända till moder jord i form av rödbruna rostflagor, påbörjades en omfattande renovering. Då den nya anställningen även krävde mycket resor så drog renoveringen ut på tiden. Efter några år insåg jag att jag betalt mer i garagehyra än vad bilen var värd och då en bekant kommit med några erbjudande så gjordes försäljningen upp efter att han lömskt bjudit på alkoholhaltiga drycker en sen kväll när jag tillfälligt stoppat till i en bar. Jag har inte sett honom i bilen än, vilket jag sett fram emot, då han var 2,04m lång.

Nu tog det till -98 innan det var dags igen att ha en sportbil. Funderade på en Elan Cab men såg en annons på en Seven i Automobil till vettiga pengar. Ända problemet var att den var



Vy från det forna Jugoslavien.

”amatörbyggd”. Då jag var dåligt insatt ringde jag dåvarande ordföranden i Lotus klubben, Jan Nordgren, för att få klarhet i sak. Jag undrade om han visste vad detta var för något, då jag fundrade på att köpa denna amatör byggda Lotus Seven. Han påpekade med kyla i rösten att där finns inget som är en amatörbyggd Lotus Seven, speciellt inte med Alfa Romeo motor.

Men efter en tur till Göteborg så var jag ägare till en Röd Samantha Seven som gjorde att jag i rask takt blev medlem i MGCC.

I ett lånat skinnställ och hjälm från en MC kompis körde jag ut och anmälde mig till en av våra KM tävlingar på Knutstorp. Med en prova på licens och lite lätt vimmelkantig körde jag nervöst ut på banan och efter hand som hastigheten ökade så ökades även understyrningen i kvadrat kändes det som. Det kändes fel så jag körde in i depån för att se vad som kunde vara fel på bilen.

Väl i depå så vinkade tävlingsledaren KG Schildt in mig till sidan och sa med sin myndiga röst att ”Jo, vi vinkade in dig då din bil läcker något”. Efter att han konstaterade att jag hade tankat allt för mycket så att bensinen rann ut genom en avluftnings slang som kom ut under

bilen så var det ok att köra ut igen. Jag erkände aldrig att jag inte sett någon teknisk flagg. Jag tror inte jag sett någon postering överhuvudtaget, uppstressed av att köra på bana med de stora grabbarna. Efter att jag sparkat lite på däckerna så körde jag ut igen och varvet efter lossnade ett fäste helt till undre bärrammen till ett av framhjulen.

En av mina klasskollegor kom bort och undrade vad som hänt. När han förstod mitt dilemma med en trasig bil utan släp att dra hem den på så erbjöd han mig att låna hans bil och släp så att jag kunde komma hem med bilen. Villkoret för lånet var att jag betalade bensinen och var tillbaka innan tävlingen var slut. Vilken kille! Det var första gången jag mötte Erland Pettersson som var en flitig bilbyggare med flera egendesignade Seven bygge.

Robin Wachmann

Medlem i en förbaskat trevlig klubb.



Den yngre generationen förstod att uppskatta en Frogeye.

Aktiviteter för MSCC hösten 2014

Patrik Jönsson

21 september KM5 Ring Knutstorp med prova på.

Lördagen den 4 oktober har MSCC medlemmar möjligheten att besöka ett **Traktorgarage i Gislöv utanför Trelleborg**. Det är Bo Arne Olsson som hälsar medlemmarna välkomna att komma och titta på hans samling av veterantraktorer och kanske även göra en provtur. Senast klubbmedlemmarna bjöds in till besök hos Bo Arne var 7:e november 1964, alltså för nästan 50 år sedan när klubben var ung. **Vi samlas kl 13:00, fika kommer att serveras. Mer info kommer på hemsidan.** Frågor? Ring Fredrik 0705/535091.



Lördagen den 11 oktober kl. 13.00 träffas vi på **Gokartcity i Malmö** för att köra en vänskaplig tävling i gokart. Alla som varit funktionärer under året deltar gratis! Kostnad för övriga medlemmar är 200,-. Även icke medlemmar är välkomna (dock i sällskap med medlem) men ni får betala fullt pris 400,-.

Lördagen den 25 oktober kl. 11.00 öppnas **Söderströms bilmuseum** exklusivt för MSCC medlemmar till en kostnad av 75 kr/person inkl. kaffe & kaka. Det finns plats för ca 40 personer. Anmälan senast 18 oktober. Ta gärna med jämna pengar.



November kommer **PEAN Sweden AB** ner till Skåne och kommer hålla ett anförande om bromsar och presentera lite av sina produkter. Datumen och kompletterande information publiceras på MSCC hemsida när allt är bokad.

Aktivitetskommittén önskar hjälp från MSCC medlemmar på förslag på aktiviteter som vi kan genomföra i MSCC regi.

Vi jobbar ständigt med att boka spännande och lärorika besök,

föreläsningar etc. Vi tar tacksamt 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 aktivitetskommittén.

Följande nya medlemmar hälsas välkomna

LARS GÖRAN MOBERG

Ö. Balkåkravägen 23
271 91 YSTAD
Radical PR6, 2009

MÅNS RANÅKER

Rolsberga Böstofta 203
241 61 LÖBERÖD
Lotus Elise4 111R ,2006

ROGER ÖHMAN

Kalthus 1001
24799 GENARP
Chevrolet Corvette C5 Targa 2001

JESPER MÅNSSON

Furuhillsvägen 123
244 95 DÖSJÖBRO
Caterham (Replica)

Får du ingen
klubbinformation
via e-post?

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

PIT-BOARD

Åretruntförvaring av sportvagnar

Jag kan ta emot vagnar i mitt sportvagnsgarage utanför Fleninge. Sportvagnsgaraget ligger i Höja mellan Ängelholm och Helsingborg. 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
Mvh

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



Sette no:5

En italiensk variant av en Lotus Seven med motor samt övrig drivlina från FIAT.

Motorn som är otrimmad är på 1438cc och lämnar 90hk. 5-växlad låda. Bilen är byggd för Roadsport C och ska med denna motoreffekt efter målgång ha en tävlingsvikt på 630kg. Bilen har rullat ca 30 mil sedan färdigställning. Allt är i skick som nytt eller bättre. Minilite fälgar med landsvägsmonstrade däck. Vid intresse, RING!

Tel: 0410-71 15 60

Allan Göransson

Pris: Ett vettigt bud kan leda till affär.

Klubbregalia MSCC

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

Beställer gör du av:

Andreas Freed
andreas@mscc.se



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:-