

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 4
2014



Nordisk Specialvaån

FH-Racing Ljungbyhed

Gokart City - Den ofrivillige vinnaren

Besök i familjen Söderströms finrum

Klubbmästerskap 5

Resultat KM 2014

MSCC-medlemmars framfart i SPVM under 2014

Rekommendation för skyddsbåge i Lotus Elise



Ordförandes spalt



Hej på Er.

Nu står det december i kalendern och affärerna har börjat med julsaker sedan en tid tillbaka. Hösten har troligen varit en av de mildaste på många år men nu knacker vintern på dörren. Vi kan se tillbaka på ett år med många aktiviteter. Vi kan konstaterat att vårt KM med sina 5 deltagningar och våra garage och teknikträffar är populära. Under årets KM så har vi haft strax under 200 startande vilket gör oss till en av de aktivare racingarrangörerna. Vad som är kul är att vår satsning på att avsätta tid under banträffarna till att prova på körning uppskattas även om vi inte

blir ”nerkörda” av folk som vill prova på men där har kommit några fler vid varje tillfälle som provar sin sportbil på en bana. Att köra på en bana är inte svårt. Det svåra är att köra fort, vilket man inte behöver under våra prova på tillfällen. Så anmäl dig till nästa år och kom ut och upplev hur kuperad Ring Knutstorp är och hur tvära svängar som Sturup har.

För att underlätta för valberedningen så har hela styrelsen beslutat sig att sitta kvar ytterligare ett år, vilket jag som ordförande uppskattar då vi har börjat få styr på vårt arbete. Vi håller på med att arrangera det kommande årsmötet vilket kräver en del arbete då lokal, meny och en agenda skall tas fram. Vi försöker pigga upp mötet med en trevlig föredragshållare som skall tilltala både oss bilintresserade men även våra respektive som kanske inte brinner över att behöva höra om förgasare eller stötdämpare en kväll som denna. Till kommande årsmöte fann vi en 3-faldig världsmästare som även gör bra ifrån sig på dansgolvet; Tina Thörner. Jag är övertygad om att hon kommer att

bidra till en lyckad kväll så skriv in den 7 februari i kalendern med en gång.

Dagarna blir kortare vilket medför att utomhus aktiviteter minskar till förmån får inomhus sysslor. Själv skall jag börja öva på argument över hur mycket viktigare det är att putsa hjulbultar jämfört med att lägga klinker i källaren, koppla in element på dotterns rum eller att måla om hos utflugna ungdomar. Har tyvärr bara kommit till första stadiet i vinterns bilmekande; nedmontering. Visst är det konstigt hur bra man är på att skruva av grejer? Men jag har blivit lite mer återhållsam med att skruva av grejer då jag hör Bondessons visdoms ord långt bak i huvudet om att det som inte är klart innan nyår inte blir klart innan säsongstart heller. Det kan ju vara en anledning till att det hänt mer än en gång att jag anmält mig som funktionär till KM1 istället för att själv köra.

Tack för i år och God Jul.

Hälsningar

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
Staffanstorp
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.

FH-Racing Ljungbyhed 2014-10-04

Lars-Erik Lundin



FH-Racing arrangerade årets avslutande "Open-Pitlane" på Ljungbyhed.

Just Ljungbyhed väckte till livs gamla minnen för mig eftersom jag under 1960 talet låg förlagd just på denna flottilj under ett antal år.

Då jag med ålderns rätt blivit bekväm bokade jag som vanligt B/B på Kongagården utanför Ask för att inte behöva stiga upp i ottan. Marie och Henrik Ihrblad på Kongagården, bjuder på sköna sängar, mycket trevligt bemötande och en god frukost. Deras B/B rekommenderar jag gärna.

Dimman låg tät på morgonen som alltid vid denna årstid. Färden till Ljungbyhed gav än en gång upphov till gamla minnen när jag körde genom Nackarpsdalen. På 60-talet var det fri hastighet innan högeromläggningen och hastighetrekordet skulle pressas med "Kojan" vid varje passage.

Nu förstår jag inte hur vi vågade köra som galningar med dolda kurvor men vi hade väl satt fantasin ur spel.



Framme i Ljungbyhed möttes jag av den alltid vänliga familjen Hedberg. Frukost fanns uppdukat och när förargenomgången var avklarad drog körningen igång. Det visade sig vara en brokig samling bilar som möttes upp. Allt från Volvo till något som kan liknas vid en Radical. Bilderna får berätta för sig själv.

Kalle Racing är också ett mycket trevligt gäng, kom med fyra Volvo 740 och en 340 samt en alldeles nyrenoverad Corvette Stingray.

Det blev mycket körning med avåknningar lite här och var dessbättre ingen

närkontakt mellan bilar men en del såg ut som ombyggda jordfräsar ju länge dagen gick.

Det som slog mig var hur prestigelöst det var mellan förarna, alla hjälptes åt om det uppstod något problem.

En kommande "racerförare" var också på plats i Ljungbyhed, Rasmus Hedberg 13 år som tränade för att helgen efter ta tävlinglicens på Kinnekulle. Det skall börjas i tid det som krokigt skall bli.

Vädret bättrade på sig under dagen och det blev en strålände höstdag med mycket sol.

Det var mitt första besök på "Ring Ljungbyhed" och nästa år om allt blir som jag tänkt mig kommer jag att köra själv. 4:e oktober var min sista tur med MX-5:an för säsongen. I vinter skall jag laga rost, (bara lite), och om engelsmännen håller vad de lovar så har jag en FIA godkänd störtbåge monterad och en uppsättning Toyo R888 GG 195/50/15 på bilen inför 2015.

Tanken är jag skall testa mig själv när det ges möjlighet till "prova på" eller Track-Day.



Gokart City - Den ofrivillige vinnaren

Bjarne Christiansen



Den 11 oktober var det dags för MSCC:s stora inomhus tävling på Gokart City i Malmö. Ett 30 tal funktionärer och medlemmar hade kommit för att tävla på lika villkor utan klasskillnad med jättemotorer och superdäck, bara man och maskin. Det började med ett förarsammanträde och genomgång av tävlingen.

Tävlingen bestod av

Ett träningspass, ett kvalheat, en B-final och en A-final.

Denna gång skulle alla förarna vägas och viktas upp till 95 kg för att racet skulle vara rättvis för alla. Ex. Dom som bara vägde 50 kg fick 45 kg i ballast i karten.

Gokarterna är elektriska och väldigt jämna. Det kvittar vilken kart du kör, dina tider är nästan samma. Det finns justeringsmöjlighet i stolen vilket gör att man kan flytta balanspunkten lite på karten.

Banan är rolig och ganska teknisk, fast ett litet misstag kostar lätt 3-4 tiondelar. För min del var det nästan 2 år sedan jag senast hade kört på denna bana och jag räknade med att hamna någonstans i mittfältet.

Det visade sig dock att jag inte helt hade glömt hur man kör.

Jag blev lite förvånad över att jag satte veckans banrekord direkt på träning 1. På tidskvalet blev det nytt rekord igen 25,252 sek. och en plats i "all time high" listan. Detta var ganska knäckande för mina Lotus Elise kolleger Hans Aulin och Fredrik Thurnig. De ville veta om det fanns en hemlighet i min körning, samtidigt blev jag informerad av Patrik Jönsson om att den som vinner tävlingen måste skriva i bulletinen. Inget problem tänkte jag, det är bara till att bromsa in, direkt innan målflaggan kommer och släppa förbi bakomvarande.

I B-finalen var det bra race hela vägen med tider som hade räckt till toppen i A-gruppen. Det blev Fredrik T. som var vinnare och gick vidare till A-finalen.

I A-finalen gick inte allt som jag hade planerat.

Jag fick en ny kart som inte hade körts innan, däcken var kalla och hala.

Jag tog starten fast de kalla däcken gjorde det svårt att dra ifrån och nu när

Hans visste vad som gjorde mig snabb, hängde han som ett frimärke i nacken på mig under dem 3 första varven. När däcken hade blivit varma fick jag en liten lucka ner till fältet och började med varvningar.

Det gick jättebra tills jag kom till Tord Ekegren. Han var väldigt koncentrerad på sin körning och märkte säkert inte att jag ville förbi. Jag satt fast bakom Tord tills målgången och bromsade enligt planen precis innan mållinjen för att slippa vinna.

Det var bara ett problem. Fältet hade kommit ikapp oss och låg nu precis bakom mig. De var så nära att när jag bromsade blev jag knuffad över mållinjen av resten av fältet och vann tävlingen lite ofrivilligt.

Nu undrar säkert vissa vad var hemligheten till dem snabba tiderna.

Vi låtsades att vi körde Lotus Elise S1 LOL.

Resultat Finalen

1. Bjarne Hedegaard (Lotus Elise s1)
2. Hans Aulin (Lotus Elise s1)
3. Fredrik Thuring (Lotus Elise s1)

Hälsningar

Den ofrivilliga skribenten

Bjarne Christiansen

Besök i familjen Söderströms finrum

Ulf Danielsson

Lördagen den 25 oktober hade ett trettio tal medlemmar tagit chansen att få besöka familjen Söderströms finrum dvs. deras fantastiska samling av fordon som ingår i "Allan Söderströms Automobiler". Närmare 100 st. fordon varav 80 är bilar. Vår ciceron, Rolf Ramestam, berättade den spännande historien om hur Alan Söderström började hos Förenade Bil på 1920-talet till idag då tredje generationen driver Förenade Bil gruppen. Fjärde generationen med Oliver Söderström visar framstegen på Europas racerbanor. Dock får vi inte

missa att pappa Joakim Söderström är framgångsrik även han på racerbanorna. Det må vara moderna GT bilar eller historiska bilar som den fantastiska BMW 3,5 CSL kupén som Rune Tobiasson körde på sjuttioalet. Rune luftar BMW:n än idag med framgång. Många av oss har säkert sätt ekipaget på SSM under åren.

Rolf började guidningen med att visa bilen som stått modell för världens mest sålda bil, en Bugatti typ 35. Denna bil har ett fantastiskt förflutit från Monaco Grand Prix till Ahlgrens bilar. Vi fortsatte vandringen genom samlingen

och fick höra både spännande och roliga historier om bilarna. Bland annat såg vi en BMW Dixi, dvs. den licensbyggda Austin Seven som var början på BMWs bil epok. Efter att vi tittat oss mätta på alla bilarna så serverade Lotta och Peter oss kaffe och kakor.

Besöket avslutades med ett gruppfoto.

Är du nyfiken på Förenade Bil så besök gärna:

<http://forenadebilmagazine.se/om-oss/foerenade-bil-90-aar.aspx>



Klubbmästerskap 5

Jakob Hultkvist

Jag har blivit ombedd att skriva om mina upplevelser som långväga deltagare i roadsport.

För att hålla det kort så är min bakgrund att jag bott i Skåne hela min uppväxt men flyttade till Luleå för ett antal år sedan, där jag nu jobbar med att utveckla stötfångarsystem till kommande bilmodeller. Som tonåring hade jag en krånglande (men snabb!) gokart som jag körde sporadiskt ett par år tills körkortsåldern närmade sig. Jag skaffade då en Alfa 1600 GTI, trimmad och bananpassad som jag ganska omgående började köra bana med bl.a. Alfaklubben och dåvarande MGCC. Denna fick svara både som bruksbil och banracer, särskilt snabb var den kanske egentligen inte och skicket knappast perfekt men helt underbar att köra...

Bilen hade en del mycket fula lagningar, hemmagjord inredning mm och även om motorn (som jag lade mycket jobb på) gick väldigt bra så insåg jag efter några år att vad som kändes som den häftigaste bilen när man var 18 år skulle kräva alldeles för mycket jobb för att motsvara det jag nu var ute efter.

Jakten började istället på ett bättre utgångsobjekt och 2007 införskaffades ett nedplockat renoveringsobjekt av en Alfa Romeo 1750 GTV från 1971. Bilen var då i stort sett en tom kaross och ca 20 lådor med delar och tanken var att få börja från scratch.

Karossen var i relativt bra skick vilket sparade mycket arbete, vid den tiden arbetade jag med lackering och kolfiber på Koenigsegg och hade därför kunskap i hur man preparerar en bil för lack. Den skrapades och slipades helt ren in och utvändigt och redan vintern samma år kunde den lackeras. Under tiden hann jag börja studera vid universitetet i Luleå och dagen efter lackering

sid. 6

lastades kaross och delar på släp för transport upp till garaget i norr. Bilen renoverades under följande år med div uppdateringar längs vägen, bl.a. lättad med kolfiberluckor, förbättrat elsystem, bromsvåg, ombyggd framvagn för bättre geometri och rejält vässad motor på 1962 cc.

Den blev "körklar" 2011 och sedan dess har jag hunnit köra ganska mycket, främst gata men även en del bankörning och konbana. Tanken var hela tiden att bygga en härlig gatbil men med möjlighet att kunna passa in i roadsport B, en klass som alltid lockat med sin härliga blandning av bilar.

Eftersom det är glest mellan tävlingsbanorna i norra Sverige och jag har många gamla vänner och familj i södra Sverige har det även blivit en del långresor ner genom landet med bilen. 2012 var första året jag tillsammans med en kompis körde ner de 150 milen. Under sensommaren där nere passade jag på

att köra några banmöten, bl.a. höstracet med MSCC. Även om det är roligt med konbana går det inte länge innan suget efter att få köra race blir för stort.

I år kände jag att det var dags igen. Gav mig iväg på en numera återkommande road trip ner genom landet. Denna gång passade jag på att hälsa på lite folk på vägen och stannade över hos en kompis som nyligen börjat som motorprovchef på Scania. Fick en snabbguidning av denna sjukt imponerande anläggning och fick även kika på hans eget röramsbygge av något som en gång liknat en Volvo 142, som ska få aluminium V8 med turbo, hjulupphängning i titan (!) mm. Dagen efter bar det av igen för att hälsa på en annan bekant och fick en efterlängtd provtur i hans gamla 911 carrera 3.0. Stående förgasare och varvstopp vid 8000, vilken underbar bil att köra och vilket ljud! En gammal drömbil som jag har lite svårt att släppa. Någon som vill sälja?



Pit stop i typ Norrköping?

Väl nere i Skåne hade jag bara fredagen på mig innan det var dags för KM5 och höstracet. Enda förberedelsen denna gång var att jag hade skot om några gamla Montreal-fälgar till r-däck men när jag på kvällen skulle byta hjul visade sig att hjulbultarna var för korta, de nådde inte ut genom hålen i magnesiumfälgarna! Nåväl efter några timmars jakt på nya, längre hjulbultar fick jag äntligen tag i en uppsättning. Snabbt isär med bromsar och ut med drivaxlar och knacka i nya bultarna och ihop med allt igen så verkade bilen fit for fight. Märkligt att det alltid är något som ska strula kvällen innan fast man kört 150 mil i sträck och tycker allt är i ordning.



KM 5

Dagen började i torrt och allt kändes ganska hoppfullt men övergick redan innan första passet i regn. Förväntade mig att det skulle vara svårkört i blötan men tyckte ändå det gick ganska bra att ligga på gränsen. Det var halt och väldigt svårt att få värme i däcken, Yokohamadäcken är nu mer än 10 år gamla så jag förväntade mig inga underverk. Bilen hade fått nya bilsteindämpare monterade tidigare i veckan, kanske deras förtjänst det fungerade hyfsat men förmodligen för hårt ställda för vått, låg på lite småställ hela tiden. Jag var väl inte direkt snabb på kvalet men bättre än vanligt om man ser till det tuffa motståndet, vädret hjälpte nog en del. Längst fram gick det fort och en Porsche i B verkade totalt överlägsen denna gång, nästan 8 sek snabbare!

Gissar på duktiga chaufförer och ett för dagen lämpligt däcksväl.

Race 1

Fick tips om att det varit ett haveri i slutet på rakan och att det kunde vara

halt. Startade snett bakom Davidsons MG, ett par sjuor och en roadsport A Porsche turbo. Satt och sov i starten då jag måste missat 5-sek skylten men fick på nått sätt riktigt bra start ändå!? Passerade flera bilar ner för rakan och var uppe nära en A-sjuva in i första kurvan. Fick hyfsad häng på sjuan till bortre delen av banan och när han bromsade på sig försökte jag klämma mig förbi. Det gillade han inte och vi körde i bredd flera kurvor innan jag fick ge mig, riktigt kul fight och inte många cm mellan! Hade iallafall en hyfsad placering och höll platsen ända till varv 4 eller så. Om det då var en klantig upplåsning eller om jag träffade oljespåret efter rakan ska jag låta vara osagt men det kändes ungefär som om framhjulen bara gled iväg, jag försökte hitta greppet igen men det var för sent och farten för hög. Försökte att styra in men kände att det inte gick, rätade upp ut i gruset för att kunna komma upp igen. Det gick förstås inte utan jag satt fast.

Racet rödflaggades direkt för varvet innan var det en Westfield som gått in i

muren, så det var en helt onödig avkörning av mig. Blev dock omstart men jag fick då starta sist. Starten blev skaplig men jag nådde aldrig min tidigare placering. Jag fick dock till några hyfsade varv vilket flyttade upp mig en plats på griden inför race 2.

Race 2

Jag fick en bra start igen men det fick de andra tävlande också, låg jämsides med MG:n som låg mellan mig och Porschen ner för rakan med vattnet sprutande!

Tre i bredd med mig på ytterin i första kurvan och på något sätt kom jag ut först!

Jag hade justerat bromsbalansen lite inför race 2 och vilken skillnad, nu gick det ju att bromsa igen. Framför mig är det dock kaos och sjuor som åker av till höger och vänster. Tydligt räcker det för en rödflagg för bara efter första varvet blir det omstart och alla får återta sina positioner. Typiskt!

Även nu går vi i bredd in i första kurvan men denna gång måste jag släppa Porschen som visar tydligt att

det inte får plats med en gammal Alfa på ytttern.

Det blir ett riktigt roligt race och jag får kämpa en del men lyckas iallafall hålla MG:n bakom mig med nöd och näppe vilket kanske hade varit svårt i torrt.

Det var ett väldigt kul banmöte, kanske det bästa jag varit på trots alla rödflagg men utan depåtält är allting dyngblött när man ska packa sig hemåt.

Avslutningsvis måste man ändå säga att det var mycket bra jobbat av arrangörerna som hade vädret emot sig och väldigt många bärgningar men ändå

effektivt genomfört och mycket bantid. Tråkigt för de som hamnade i räcket, hoppas inga personsador.

Värt att påpekas är att det går i alla fall fortfarande att köra gatbil i Roadsport men det märks att ribban numera ligger ganska högt och man känner sig lite ensam om att köra bilen till och från tävlingen. Själv försöker jag hela tiden förbättra bilen men det är en svår avvägning att få den snabbare på banan utan att det blir fula ombyggnader eller jobbigt att köra längre sträckor med. För att vara snabb verkar det nu krävas helt skrapad inredning, plastrutor, ledlager,

breda däck och annat som gör bilen till en plåga på gatan. Alfian har bra puts och har faktiskt vunnit pris på utställning men det betyder inte att man måste hålla sig från tävlingsbanorna. Motorsport blir aldrig billigt men detta är ändå en budgetklass och det vore roligt om fler vågade använda sin sportbil på banan trots att man inte kan sätta de snabbaste varvtiderna!

Nu får bilen stå över vintern, får se om man kanske kan köra vår racet nästa år utan att röra en skruv på bilen? Abstinensen är svår.

Resultat Klubbmästerskapet 2014

De som fått samma poäng placeras enligt reglementet. Inbördes resultat räknas.

Roadsport A

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Anders Edlund	Westfield SeiW	15	-	15	15	15	-	60
2	Patrik Rydh	Caterham 7	12	10	12	10	7	5	56
3	Peter Öfverman	Westfield SeiW	7	15	-	12	8	-	42
4	Dag Löfqvist	R1 Seven	8	12	10	-	10	-	40
5	Robert Bell	Westfield replika	6	8	8	8	3	5	38
6	Magnus Mårtensson	MK Indy/Morty 7	10	-	-	-	12	-	22
7	Robin Wachmann	Samanta 7	-	5	6	7	4	-	22
8	Bengt Metz	Caterham Superlight	2	6	7	-	-	-	15
9	Sebastian Weichers	Westfield 7	-	7	-	-	4	-	11
10	Magnus Blixt	Porsche 944	-	-	-	-	6	-	6
11	Johan Cornskiöld	Porsche 944	-	-	-	-	5	-	5
11	Hans Egonsson	Caterham 7	5	-	-	-	-	-	5
13	Niklas Mårtensson	Porsche 944 Turbo	4	-	-	-	-	-	4
13	Ola Hall	Samanta 7	-	4	-	-	-	-	4
15	Hans Aulin	Lotus Elise S1	3	-	-	-	-	-	3
15	Jan-Erling Rydqvist	Jeguar 7	-	3	-	-	-	-	3
17	Patrik Rostedt	Vauxhall VX220T	-	2	-	-	-	-	2
18	Ove Schaar	OHD7	1	-	-	-	-	-	1

Roadsport B

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Hans Aulin	Lotus Elise S1	-	15	15	15	10	5	60
2	Fredrik Hedberg	Porsche 944 Turbo	15	12	-	12	15	-	54
3	Rolf Dawidzon	MGBGTS	12	8	10	7	8	5	50
4	Thomas Ahrens	Lotus Seven	8	7	12	8	6	5	46
5	Tobias Hedberg	Porsche 944 Turbo	10	10	-	10	12	-	42
6	Jakob Hultkvist	Alfa Romeo GTV	-	-	-	-	7	-	7

Roadsport C

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Bjarne H. Christiansen	Lotus Elise S1	15	15	15	8	10	5	68
2	Pierre Pettersson	Toyota MR2/Lotus Elise	7	4	12	15	12	5	55
3	Fredrik Olsson	Pontiac Fiero	12	8	7	7	7	5	46
4	Andreas Jähne	Lotus Elise S2	6	7	-	10	15	-	38
5	Alexander Mullaart	Mazda MX-5	8	-	-	12	8	-	28
6	Anders Johansson	MGF	-	12	10	4	-	-	26
7	Magne Karlsson	Lotus Elise S2	10	10	-	-	-	-	20
8	Olle Olsson	Mazda MX-5	2	6	-	6	6	-	20
9	Edvin Persson	Porsche 944	1	3	6	1	3	5	19
10	Mads Hellmers	Mazda MX-5	1	2	8	1	2	5	19
11	Martin Nihlen	Mazda MX-5	1	1	5	1	1	5	14
12	Leif Jeppsson	Mazda MX-5	1	1	4	1	1	5	13
13	Ulf Andersson	Mazda MX-5	4	5	-	2	-	-	11
14	Björn Mullaart	Mazda MX-5	-	-	-	5	4	-	9
15	Anders Lindgren	Mazda MX-5	5	1	-	1	-	-	7
16	Bertil Thorsson	Mazda MX-5	3	-	-	3	1	-	7
17	Dennis Kullman	Mazda MX-5	-	-	-	-	5	-	5
18	Max Dymling	Mazda MX-5	1	1	-	1	1	-	4
19	Jan Blomberg	Alfa Romeo 2000 GTV	1	-	-	-	1	-	2
20	P-O Håkansson	Mazda MX-5	-	1	-	-	-	-	1
21	Sven-Åke Jarl	MGB GT	1	-	-	-	-	-	1

Historic I

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Per Broberg	Lotus Elan	15	15	15	15	12	5	77
2	Tord Ekegren	Lotus Elan	-	12	-	12	15	-	39
3	P-Å Forsvall	Lotus Elan	-	-	-	-	10	-	10
4	Anders Ek	Lotus Elan	-	-	-	-	8	-	8

Historic II

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Sune Malmros	Opel GT	15	15	-	15	15	-	60
2	Hans Hillerström	Porsche 911	12	12	-	12	-	-	36
3	Sven-Åke Jarl	MGB GT	-	-	-	10	12	-	22
4	Per Pröjtz	TVR	10	10	-	-	-	-	20

RS

Pos	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Åke Bornebush	Radical Pro6	15	12	-	15	12	-	54
2	Marie Carlsson	Vision	12	10	-	-	15	-	37
3	Nicklas Johansson	Super Seven	6	8	-	10	6	-	30
4	Kalle Bergren	Ginetta	5	7	-	8	8	-	28
5	Erland Bergren	Ginetta	3	6	-	7	5	-	21
6	Henrik Vognstrup	Mallock	7	-	-	-	10	-	17
7	Karl Gustafsson	Radical PR6	-	15	-	-	-	-	15
8	Niklas Mårtensson	Porsche 944 Turbo	-	-	-	12	-	-	12
9	Peter Strand	Mallock U2 MK30PR	8	-	-	-	3	-	11
10	Jan Strand	Mallock U2 MK20b	10	-	-	-	-	-	10
11	Mikael Aagard	Mallock MK27	-	-	-	-	7	-	7
12	Staffan Aronsson	Noble M400	4	-	-	-	-	-	4
	Joakim Rydh	Ginetta	-	-	-	-	4	-	4

MSCC-medlemmars framfart i SPVM under 2014

Peter Öfverman

I föregående nummer av denna emmentida tidskrift redovisade jag resultaten för MSCC-medlemmars resultat i Sportvagnsmästerskapet, SPVM, avseende det tre första tävlingarna under 2014. I det följande kommer jag att redovisa de sista två tävlingarna.

Gelleråsen 16-17 augusti 2014

Under året körde vi två tävlingar på Gelleråsen. Den andra tävlingen som gick av stapeln i augusti var självaste Kanonloppet. Kanonloppet är en klassisk svensk racingtävling som har anor ända sedan tidigt femtiotal. De senaste åren har Kanonloppet varit en del av STCC-kalendern men i år provades ett nytt koncept där tävlingen var helt dedikerad till sportvagnar. Swedish GT var huvudklass. Sportvagnsmästerskapet bestod av åtta klasser, där till kom på Ginetta Radical och Porsche Challenge. Snacka om sportvagnshelg!

I Roadsport A var MSCC representerad av fyra förare; Anders Edlund, Magnus Mårtensson, Henric Månsson och undertecknad. Ovanligt nog så körde vi två tidskval varav det bästa räknades, men eftersom det regnade under kval två blev tiderna från första kvalet de bästa. De fördelades på följande sätt. Anders tog pole position följt av hemmaföraren Toni Berggren. Därefter kom jag, Henric och Magnus på platserna tre till fem. I race ett vann Anders följt av Toni Berggren och Henric. Jag och Magnus kom på platserna fem och sex. I race två startade Anders återigen i pole med Henric i tredje startrutan. Jag och Magnus placerade oss i startrutorna fem och sex. Racet vanns av Anders, dubbelser grattis! Därefter följde Lars Macklin och Toni Berggren. Jag placerade mig som fyra efter en tätt fight med Toni Berggren. Henric kom på femte plats och Magnus på sjätte.

I Modsport III representerades MSCC av Thomas Larsson. Thomas

kvalade tvåa och slutade dessutom tvåa i båda racen.

I Clubman representerades MSCC av Marie Carlsson. Marie placerade sig i pole och slutade tvåa i race ett efter Magnus Andersson. I andra racet vann Marie.

Falkenberg 13-14 september 2014

Traditionenligt avslutades säsongen på Falkenberg. Falkenberg Classic. Nästan 100 sportvagnar var anmälda till tävlingen som totalt hade 260 startande förare!

I Modsport var det så många förare anmälda att man inte kunde garantera startplats för alla!

I Roadsport A representerades MSCC av hela sex förare. Förutom de fyra som hade ställt upp i föregående tävling hade Hans Egonsson och Bengt Metz anslutit. I kvalet tog Henric Månsson pole. Anders Edlund tog tredjeplatsen med Magnus Mårtensson, Hans Egonsson och undertecknad på platserna fem till sju. Bengt Metz startade på plats 13. Henric förvaltade polen och vann race ett före Anders. Magnus blev femma och undertecknad blev sexa. Hans och Bengt kom på åttonde respektive 17:e plats. I Race två startade Anders i pole med Henric på ruta två. Hans startade i ruta fyra följt av Magnus från ruta fem. Undertecknad startade åtta och Bengt startade som artonde man. I race två som blev en tätt historia segrade Henric tätt följt av Anders. Skillnaden var 73 tusendelar!! Magnus slutade på tredje plats. Hela podiet bestod av MSCC-medlemmar! En härlig syn! Detta resultat innebar att Anders vann Roadsport A före Henric och undertecknad. De tre första platserna i Roadsport A-mästerskapet gick till MSCC medlemmar. Alla kör dessutom Westfield!

I Roadsport C representerades MSCC av Fredrik Olsson i sin Fiero samt

Björn Mullaart och Bertil Thorsson. I kvalet placerade sig Björn på trettonde plats, Bertil på femtonde plats och Fredrik på tjugonde plats. I race 1 kommer Bertil på plats 15, Fredrik på plats 17 och Björn på plats 23. I race 2 kör Björn upp sig och slutar på elfte plats. Bertil och Fredrik slutar även denna gång på platserna 15 och 17. Björns son Alexander placerar sig mycket förtjänstfullt på femte plats i båda racen. Alexander har inte sin licens hos MSCC men det kanske ändrar sig till nästa år.

I Modsport II vinner Thomas Larsson race 1 och slutar tvåa i race 2. Detta innebär att han slutar som totaltvåa i Modsport II. Ett stort grattis, en stark prestation!

I Clubman slutade Marie fyra i första racet och bröt dessvärre andra. Båda racen vanns av Stefan Mumm. En liten fågel har viskat i mitt öra att Stefan har ansökt om och beviljats medlemskap i MSCC. Marie slutar som totaltvåa i Clubmanmästerskapet! Ett stort grattis till henne, starkt gjort!

Sammanfattning

Tittar man på slutställningen i Sportvagnsmästerskapet framgår följande. I Roadsport A representerar vinnaren, tvåan och trean MSCC. Thomas Larsson slutar tvåa i mästerskapet avseende Modsport II. På samma plats återfinns Marie Carlsson i Clubman-mästerskapet. Jag är naturligtvis part i målet men jag tycker att det är fantastiska resultat som till viss del förklaras av MSCC:s klubbmästerskap och den generellt trevliga stämning som finns i vår klubb! Det finns ett stort intresse för racing med sportbilar. Ett intresse som ökar för varje år. Jag hoppas och tror att resultaten för 2015 blir ännu bättre. Vi ses på racerbanan!

Rekommendation för skyddsåge i Lotus Elise

KM Organisationen

Lotus Elise och dess syskon är allt populärare i klubbmästerskapet då det är en mycket lämplig bil för Roadsport. Klubbmästerskaps-organisationen har haft diskussioner om original skyddsågen i Elise. Delvis för att den inte helt följer reglementet och delvis för att den har svagheter.

Regeln i sporragsreglementet som är tänkt att öppna upp för "halvburar" lyder:

"2.8.4 Roadsport

En vertikal åge med två stråvor bakåt från ågens högsta del. Skyddsbur rekommenderas. Andra utföranden kan godkännas på grund av bilens uppbyggnad".

I original skyddsåge går inte stråvorna bakåt till ågens högsta del. Reglementet anses tillåta avsteg om bilens det inte får plats fysiskt eller om den har ett FIA/MSA-godkännande. Original skyddsåge i Elise S1 (version 1) har ett FIA/MAS-godkännande. I senare modeller (och syskonbilarna) är skyddsågen av en klenare konstruktion och har då inte detta FIA/MSA-godkännande.

Ytterligare nackdelar med original åge i Lotus Elise S2 uppenbarades tidigt när man fick se Eliser som rullat, ågen viker sig på mitten. Lotus har en FIA/MSA-godkänd förstärkning för "halvbur" som bultas fast i original åge. Den FIA/MSA-godkända förstärkningen finns även att köpa hos externa burtillverkare.

För att tävla i MSCC:s klubbmästerskap rekommenderas att man uppgraderar till denna förstärkta "halvbur".

Skall bilen användas mestadels för tävling rekommenderas naturligtvis att man i stället väljer en "fullbur". FIA-godkända "fullburar" är framtagna av Lotus och externa burtillverkare.

För syskonbilarna Opel Speedster (VX220 och VXT) ser ågen helt annorlunda ut. För dessa bilar finns inte motsvarande förstärkning. En färdig lösning finns för "fullbur" finns däremot att köpa hos externa burtillverkare.

Lotus produkter kan köpas via Lotus Göteborg, Wendels i Trelleborg eller Bennet's Import i Stenkullen. Förstärkningar och burar går även att köpa via exempelvis Elise-Shop, Safety Devices eller andra. En "halvbur" eller "fullbur" kan även tillverkas av en burtillverkare med utgångspunkt från SBF:s regler.



Stråvorna bakåt utgår inte från skyddsågens översta del.



Original skyddsåge i en rullad Lotus Elise.



Förstärkningen monterad i en Lotus Elise.

Nordisk Specialvagn

Lars-Erik Lundin

Nordiska specialvagnsklassen var i stort sett en bristföreteelse. Efter kriget var det svårt för svenska förare att skaffa sig riktiga racervagnar. Lösningen var att bygga egna vagnar oftast blev det Ford med sidventilsmaskiner. V8:an var från början på 100 hk och efter trimning levererade de uppemot 200 hk. Trimningsdelarna kom från USA, insug och Arduns toppar.

Uppskattningsvis byggdes det 30-40 specialare, de gick som specialsportvagnar fram till och med -49. 1950 infördes så Nordisk Special med specialregler och besiktning av alla vagnar. Från början var det bråk kring dessa vagnar. I vilken klass skulle de köra, ibland gick de som sportbilar och ibland som racerbilar. Tävlingarna var många, de deltog i backtävlingar, travbanor och Gelleråsen.

De första specialarna byggdes 1946 och så sent som 1954 kunde de vinna mot Ferrari och Maserati.

För mer läsning: <http://www.spoca.se/nordiskaspecialvagnsklassen.php>

Frank Högmans #57 är en Nordisk Specialvagn.

De flesta bitentusiasternas dröm är att hitta en raritet i en gammal lada. För några år sedan var det exakt vad Ronny Eriksson gjorde. Bil nr #57 hittades inte i en lada men dock i en "låda" där den hade stått sedan 1960-talet. Bilen var otroligt välbevarad efter sina 40 års sömn. Bilen byggdes av Sven Björklund från Årshammar och tillsammans med mekanikern Olle Olsson gick herrarna lös på ett Mercurychassi från 1939. Modifierade där det behövdes och trimmade Mercuryåttan med fyra förgasare. Karossen, en låg historia, knackades av Järbo karosfabrik. Sven Björklund tävlade med # 57 och hade viss framgång åren 1950 – 1952. Bilen



såldes 1953 till Evald Hagström som tävlade under året men 1953 upphörde Nordiska Specialvagnsklassen och bilen byggdes om till sportvagn och utrustades med skärmar, lyktor och ljuddämpare. Tävlandet fortsätter 1954 och bilen säljs igen till John Kvarnström. Johan fortsätter tävlandet under 1954 – 55. 1957 säljs bilen (tror jag) till Lars Gorgén, plåtslagaren och boende på Lidingö.

Den nye ägaren byter ut motorn till Chevrolet V8 265 cci från 55 och förser den med trimkam för höga vartal. 1964 är det färdigåkt och bilen lackeras och ställs undan i garaget. 1966 står bilen i vägen i garaget och för att bilen inte skall stå ute under bar himmel konstrueras lådan. Där får #57 bo i 37 år. Många "Fordfreaks" i Stockholmsområdet kände till #57: an och alla visste att det var helt omöjligt att köpa loss den. Våren 2003 tog Ronny Eriksson mod till sig och med hjälp av den lokala brandkåren hittades ägaren till bilen. Ronny var där och ringde på ca 15 ggr utan att se en skymt av ägaren eller bilen. Efter 2 månader fick han utdelning. Ägaren var hemma och öppnade dörren. Det blev affär och Ronny började med en varsam renovering. Bilen blir klar och börjar användas 2004.

Chevrolet motorn monterades ur bilen och sökandet efter rätt sidven-

tilsmotor började. En 1949-53 eller en BCM (Mercury motor) anskaffas. Denna maskin görs iordning och monteras av den kända sid V8 gurun Björn Wallman i Bromma. Motorn utrustas med tre st. tidsenliga Stromberg 97 förgasare och motorn får efter trimning och förgasarinställning en effekt av ca 150 hk.

Ford växellåda, 3 växlad med överväxlar monteras och fjädring och bromsar renoveras. Bilen är körfärdig 2005. Lackeringen är dock 40 år gammal med allt vad det innebär.

Bilen blir stående i ett förråd med undantag för enstaka åkturer till januari 2012 då Ronny Eriksson beslutar sig för att sälja racern. Bilen annonseras på Blocket.se där jag Frank hittar den vilket efter några intensiva förhandlingar slutar med att jag får köpa den.

Nu vidtar en omlackering och bilen utrustas för banracing med racing däck och störtbåge.

Bilen körs 2012 och 2013 på RHK:s alla tävlingar med gott resultat. Hösten 2013 och våren -14 bygger jag en ARDUN motor med "Hemi toppar". Bilen får efter inställningar och justeringar ca 260 hk, vilket är brutalt för en sådan motor och bil. Samma effekt hade den på 50-talet.

Bilen är fantastisk att köra på racerbanan!

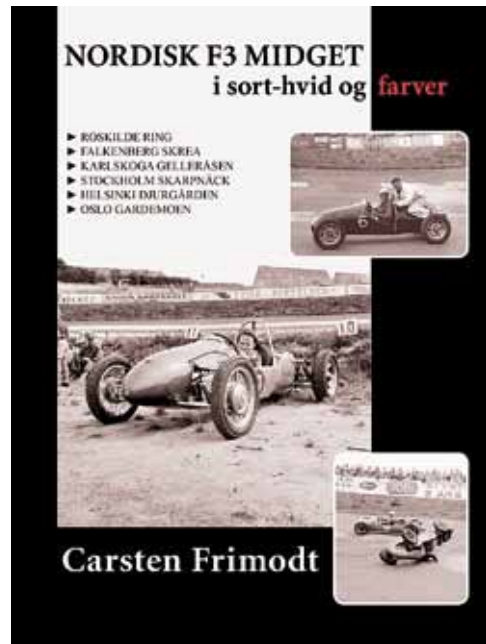
Lite om min bok

Historien om Danmarks - ja Nordens – första riktiga racerbilar tar sin början kort efter Andra Världskriget. Förutom brist på i stort sett allt, så har dansk motorsport lidit på grund av frånvaron av en permanent racerbana med fast underlag. Den kommer först med Roskilde Ring som därför är fokus i boken. Antingen köpte man en färdig racer eller också byggde man en själv helt från grunden, eller bara byggde vidare på andras konstruktioner! Hur svårt kunde det vara?

Klassens betydelse för tillgång och utveckling av unga talanger kan inte nog överdrivas. Här är för första gång i historien en möjlighet för oprövade krafter att inom en rimlig budgetram få in foten i en äkta racerbil för att visa sina talanger. Detta leder till nya racerstjärnor som Stirling Moss, Peter Collins och Jack Brabham till att nå till toppen av det bästa - nämligen Formel 1 - några få år senare.

Bokens utgångspunkt är de danska förarna och de nordiska kollegorna som kör tävling på banor som Roskilde Ring, Falkenbergs Skrea och Karlskogas Gelleråsen förutom avstickare till tävlingar i övriga världen. Den täcker också några av de otaliga jord- och grusbanor samt enkla gat- och flygfältstävlingar i perioden 1946-62.

De nordiska fartkungarna omfattar den danske Robert Nellemann, svenske Sven Andersson och finske Curt Lincoln och många snabba förare. De körde i tider när ordet säkerhet inte satt i högsätet och då "störtkrukan" kunde vara gjord av läder eller kork!



Aktiviteter 2015 MSCC

Februari

Lördagen den 7 februari 2015

MSCC årsmöte.

Ett år går snabbt kan jag konstatera även om vi inte är framme i februari än. Årsmötet hålls på **Grand i Lund** och jag har glädjen att meddela att styrelsen har bokat en gäst. Det är en 3-faldig världsmästare, känd för sina bravader i öken, i skog, på dansgolv och även för sin goa dialekt: **Tina Thörner!**

Mer information kommer i samband med kallelsen.

<http://www.tinathorner.se>

Onsdagen den 18 februari kl. 18:00

MSCC medlemmar har möjlighet att gå en grundläggande kurs i allmänkunskap om brand med praktisk brandsläckning hos **Prebrand**. Det kan vara bra att friska upp kunskaperna inför vårens arbete i garaget, utbildningen tar ca 2 timmar.

Mars

Porsche Club Sverige har utmanat MSCC på en "Landskamp mellan PCS och MSCC" i Slotracing, tävlingen går av stapeln **torsdagen 12 mars kl. 18:00 på Malmö Slotracing Clubs lokaler** (nära gamla Sydsvenskanhuset). Vi träffas för att för att köra bilbana, 8 personer är minimum från MSCC, det kostar 100 kr per medlem.

KM-kalendern för 2015

- KM 1. 25 april, Ring Knutstorp med Danska HMS
- KM 2. 7 juni, Ljungbyhed
- KM 3. Augusti vecka 31 eller 32, Minnesberg
- KM 4. 30 augusti, Sturup med Danska HMS
- KM 5. 20 september, Ring Knutstorp. Egen dag med prova på

Följande nya medlemmar hälsas välkomna

ROLF A LUND

Notvägen 2
284 37 PERSTORP
Fiat X1/9 1980
Fiat X1/9 1985

OLA ECKERFELDT

Drapvägen 7
224 74 LUND
Super Seven replica 1997

OLOF ANDERSSON

Storgatan 98B
262 33 ÄNGELHOLM
Letar sportbil

GÖSTA JOHANSSON

Vallbyvägen 144
231 97 KLAGSTORP
Alfa Romeo 2000GT 1974,
Ferrari 599 GTB 2007,
Formula 1 F1-67 2014

JOHAN VALETT

Sportvägen 27
246 52 LÖDDEKÖPINGE
Sylva Phoenix 2001

AGNETA PRAGNER

Järnvägsgatan 42
261 36 LANDSKRONA
BMW Z3, 1999

STEFAN DELEURAN MUMM

Törringe kyrkoväg 37-9
233 92 SVEDALA
Mallock U2 KM35 SG 2007,
Mallock U2 KM24,
Porsche Carrera 4S 2003

JOAKIM RYDH

Ågårdsvägen 32
239341 37 LJUNGBY
Ginetta G20

MAGNUS BLIXT

Gyllensparvsgränd 1
233 75 KLÅGERUP
Porsche 944t 1990,
Porsche 964 1992

BJÖRN JOHANSSON

Igelkottavägen 9
239 41 FALSTERBO
MG TF 160 2005

**Får du ingen klubbinformation
via e-post?**

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

**Fler aktiviteter är under bearbetning och kommer
att dyka upp på hemsidan så snart de är spikade!**

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



Sveriges billigaste race Miata

Mazda MX-5 1,8 1994 i perfekt raceskick. Den har gått ca 17.000 mil varav de senaste 3 åren endast ca 300 mil i MSCC klubbmästerskap.

Motorn ger på rullande landsväg ca 140 hk och är utrustad med:

Båge, stol och sexpunktbälten.

Hardtop istället för cabriolet.

Ny kraftig krängningshämmare från Eibach (den bakre är borttagen).

Nya bakre bromsskivor inkl. bromsok.

Stålomspunna bromsslängor.

Nya GAZ coilovers 400/600.

Backlucka i glasfiber.

2 uppsättningar fälg/däck, varav 1 set med Toyo 888 r-däck.

Pris: 45.000 kr

Ring eller maila

Max Dymling, 0706-71 51 18, max@mscc.se



FORMEL FORD VAN DIEMEN RF80

Denna Van Diemen racer är en solid snabb bil, den kräver inga speciella förkunskaper att köra eller underhålla. Det är en formelracer som ger äkta körglädje och är snabb i rätta händer, vilket Ayrton Senna demonstrerade.

Racerbilen är i gott skick och klar till att tävla i de historiska serierna i Danmark (HMS), Sverige (RHK), Tyskland (CFFC og HRA) eller Holland (HMR). Ett par småreparationer återstår att åtgärda. Vinnare av den danska HMS Formel Cup 2004, 2005, 2006 och 2007.

Motorn är en Kent 1600 från Formel Ford-specialisten Zagk i Tyskland och växellådan är en Hewland mrk. 8/9 totalrenoverad hos Mark Bailey i England i 2007. Endast sporadiskt körd sedan dess. Formelbilen har justerbara Spax dämpare, Zero 2000 eldsläckningsanläggning och 6-punkts säkerhetssealar.

Det medföljer en omfattande dokumentation bland annat FIA-HTP vagnsbok och ett reservdelspaket med en extra uppsättning reservhjul och en ny glasfibernas.

Kontakta Carsten Frimodt, 0045-39691490 eller på carstenfrimodt@yahoo.dk

Pris 66.000 DKK

Incl trailer, pris 75.000 DKK

Mer Pit-Board på nästa sida!

PIT-BOARD

1.9" Protech stötdämpare.

Har en ratt (13 lägen) för justering av kompression och retur samtidigt. Min/Max längd mellan infästningar 255/325mm. Övre hållare till fjädrer är inte med på bild. Infästning Ø 12mm.

"Använda på helger av äldre herre", med andra ord lite använda.

Kan passa fram på Seven bil eller bak om man har delad bakaxel.

Passade inte bak på min bil så därför är de till salu.

Pris: 1400:-

Robin Wachmann robin@mscc.se



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:-