

MSCC

BULLETIN



NO 4
2019



**KM 4 - STURUP
RACEWAY**

MG MOTORSPORT

**SPVM OCH RHK:s
SÄSONGSAVSLUTNING
OCH SUMMERING**

EN GUL FERRARI

KM 5 PÅ KNUTSTORP

Ordförandes spalt



Hej sportvagnsvänner,
Ännu ett fantastiskt sportvagnsår närmar sig slutet, men innan vi tittar tillbaka och framåt så vill jag hälsa vår nya redaktör för Bulletinen välkommen. Göran Larsson tar över redaktörskapet från och med detta nummer.

Göran, som har en gedigen kunskap från tidningsvärlden, har en rad spännande uppslag och idéer. Välkommen Göran!

En snabb blick tillbaka på 2019 och vi kan åter konstatera att MSCC:s arrangemang har varit välbesökta. Oavsett om vi tar KM-serien eller Onsdagsträffar och rallyn så växer deltagarantalet. Oerhört roligt! MSCC är en levande klubb. För alla som lägger ner sin själ och inte minst tid att arrangera de olika aktiviteterna är detta mycket stimulerande.

När nu vintermörkret lägger sig så ökar aktiviteterna i garaget. Är det Pärlan som skall putsas eller är det racerbilen som skall trimmas efter alla konstens regler. Tankar och funderingar hur bilen skall gå någon tiondel fortare både här och där. När jag tillsammans med min grabb skaffade en bil för lite bankörning under hösten så slogs jag av utbud och kunskap på internet. En fråga eller två på Google och man får mycket kunskap. Sedan finns det ju ytterligare en otrolig kunskapsbank, MSCC's klubbmedlemmar. Genom medlemmarna kan du få mycket hjälp och kunskap. Är du

nybörjare, ta tillvara möjligheterna och fråga dom "gamla rävarna". Det finns inga dumma frågor, bara dumma svar.

När vi är inne på tävlingar och speciellt SSM och KM serien så måste vi hjälpas åt att få fler funktionärer. Dagen då vi kommer att tvingas ställa in en KM-tävling kommer närmare och närmare! Har du någon ide hur vi skall lösa detta så slå mig en signal eller skicka ett mail.

Vill ta tillfället i akt och önska alla en riktigt God Jul och Gott Nytt År. Ta vara på tiden med familj och vänner. Njut av Julbordets alla läckerheter. Skulle du få lite abstinens från bil och motorprat så finns ju alltid vår Mellandagspubafton den 27 december.

Önskar alla en God Jul!

MSCC:s styrelsemedlemmar				Bulletinen
Ordförande Ulf Danielsson Rydsgård 0706-58 80 99 ulf.d@mscc.se	Vice Ordförande & Kassör Jan Blomberg Spiréagatan 8 267 40 Bjuv 0705-896 955 janblomberg@mscc.se	Sekreterare Fredrik Olsson Östra Förstadsgatan 253 231 32 Trelleborg 0705-53 50 91 fredrik@mscc.se	Racing samordnare Anders Edlund Höllviken 0705-29 90 49 anders.e@mscc.se	Redaktör Göran Larsson 0730-26 49 16 goran.larsson@mscc.se
Aktivitetskommittén Robin Wachmann Helsingborg 0704-90 41 98 robin@mscc.se	Aktivitetskommittén Patrik Jönsson Vellinge 0706-55 45 32 patrik.j@mscc.se	SSM-ansvarig Max Dymling Hjärup 0706-71 51 18 max.j.dymling@gmail.com	Hemsida Andreas Freed Kävlinge 0708-47 77 82 andreas@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	Björn Roxlin Byvägen 6 260 83 Vejbystrand 0431-45 22 80 bjorn@skanetruck.se	Johnny Thorsén (utför även SBF vagnboksbesiktning) Tullesbo I 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.				

3.16.50

1970 körde Pedro Rodriguez sin gulflackerade Porsche 917 på 3.16.50 runt Spa Francorchamps. Det var över tio sekunder snabbare än fastest lap för F1:orna två veckor tidigare. Pedro vann sportvagnsloppet och blev tvåa i F1-loppet. ”Ja, det va bara det”, som väpnare Jöns säger i Det sjunde inseglet då han vill ha något sagt utan att önska en längre diskussion. Det var bara det.



Själv kör jag min MGB GT sedan dagen jag fyllde arton. Född och uppväxt i Örkelljunga och har sedan gjort en repa på dryga 20 år i Småland där jag varit engagerad i Sportvagnssällskapet i Jönköping. Nu har Jan lockat in mig på redaktörsuppdraget för Bulletinen, vilket jag känner stor lust inför. Tack för ditt jobb med tidningen herr Blomberg, jag skall nog dra nytta av dig fortsättningsvis också. Jag hoppas att ni kan svälja en del förändringar. Kom gärna med tips, bilder, synpunkter, uppslag eller färdiga reportage.

Min ingång och förhållning till sportbilar och motorsport är främst denna: Di giva känslor. Om inte kan det kvitta. Därför är ett av inslagen små betraktelser från här, där och fjärran. Impressioner.

Min ingång och förhållning till tidningar, text och bild är främst denna: Di giva känslor. Om inte kan de ge tips, kunskap och information. Jag hoppas det blir bra, för er och mig.

Låt oss börja där, på Spa, med en gul Ferrari.

Göran



Impressioner#1

EN FERRARI

En gul ferrari mot en fond av det väldeliga Spa, med skogar, vindlande höjder och ständigt lurande regntunga skyar i fjärran. Jag har aldrig varit där. Men jag tänker att man delvis kan ta sig dit med hjälp av Torbjörn Jonssons fotografi därifrån. Att man med bilder från när, nu, då och fjärran kan skapa impressioner som minner om det som varit och det som kanske komma skall. Likt en gul Ferrari 512 från ett tidigt 70-tal som i nutid låter sin tolv över de belgiska höjderna, mellan betongmurarna på väg upp mot Eau Rouge och våra drömmar. Jag tänker att vi låter den närma sig oss i egenskap av sig själv och inte bara som en konkurrent till P 917. Jag tänker att vi följer dess väg - ett litet släpp genom Eau Rouge - vidare genom Radillon ut på Kesselraken, bromsar hårt inför Les Combes, där Mika Häkkinen gjorde senare tiders mest spektakulära omkörning på Schumi, följer med utmed banans 7 004 meter, genom Pouhon, Campus, Stavelot vidare genom kurvan med världens vackraste namn: Blanchimont, den snabba vänstern som har namn efter drottningen med de vita händerna. Jag tänker att vi tar den där helvetes chikanen, passerar start-och mål, bromsar in som fan för La Sources och dundrar nerför och sedan upp igen i 18 % lutning mot Eau Rouge och förevigt fortsätter. För vad annat kan vi göra.

Det tänker jag mig.



KM FYRA

Sturup Raceway liknar en sprängskiss över en människas tarmsystem. Jag antar att banans såväl som människokroppens skapare fick göra det bästa av den yta som fanns till förfogande. Bägge lyckades bra, den förra väl så bra som den senare.





Kvällen den 6 september föll regnet tungt och ihärdigt över Skåne. Så pass att många MSCC:are nog funderade över om lördagens bankörning på Sturup Raceway skulle kunna genomföras. Skulle anläggningen samla på sig vattenpölar av sådan omfattning att de inte skulle dräneras i tid och därmed förhindra körning?

Nå nu är världen en gång så beskaffad, speciellt de senare versionerna av den, att man inte skall räkna ut något över huvudet. Så vore alltså lördagens morgonhimmelen blå som en ölreklam, men betydligt trovärdigare och mer berusande.

Klockan 09.00 är det 14 grader och soligt, några vattenpölar ser jag inte och den fukt som trots allt varit (det hör jag av de morgontidigaste) har dunstat.

Banan stod klar redan 1972, men då som en kort rallycrosslinga som senare både har asfalterats och förlängts i omgångar, senast 2004-2005, till vad den är idag, 2 133 meter. När jag söker efter varvtider är Christian Kronegårds 58,1 i en Radical den snabbaste, men då har det gott fort,

för resterande noteringar jag finner är alla över minuten, sen må det vara STCC, Porsche Cup-bilar eller annat otyg.

55 bilar är anmälda, och även om alla inte kommer till start, (Sven-Åke får lasta upp sin MGB GT på släp redan innan allvaret börjar) är det ändå en anslående bra siffra. Man möts av en svärm ginettor, en lite större svärm miator och Sevenbilar, men också mindre stim av MGB:s (tre, innan Jarlen begivit sig) och lika många eller fler clubmanbilar, en kvarsett porschar i olika valörer, ett par Lotus, en Alfa och en Radical som i Kalle Berggrens händer kommer att stå för dagen snabbaste tid: 1.00.119

Efter lunch gör jag ett par stintar ute vid flaggposteringen hos Rolf, strax innan depåinfarten. Rolf är en av de funktionärer som är så nödvändiga för att köraktiviteter som dagens skall vara möjliga. Trots att han är ägare av härlig klassisk Volvo snarare än sportbil. Härifrån har han tidigare sett herrarna Peter och Mikael haft en liten sammankomst i sina Mallocks. Ståendes här får man en bättre uppfattning av hur kupe-rad banan är, och blickar man





åt väster ser man Sturupsbanans egen lilla "flugplatz" där bilarna sträcker ut allt vad fjädringsväg är innan de bottnar ur i inbromsningen i den påföljande svackan.

Att klumpa ihop Sevenbilar som en grupp är måhända för de initierade en styggelse, konceptet sträcker sig från äkta Lotus till ett flertal olika chassibygggen med motorer av skilda fabrikat. Må så vara, men ett har de gemensamt, de är snabba och, tänker jag, ypperliga för Sturupbanans tvåra kurvor. Joakim Rydh är snabbast på kvalet men fullföljer inte racet som Sebastian Wichers vinner före Magnus Mårtensson i Seven, före Jesper Flinks i sin mäktiga Porsche 928. En upplevelse att se och inte minst höra, till synes oberörd dundrar den fram likt en Lancasterbombare från andra världskriget. Och fort går det. I B-klassen samlar Göran Håkansson i Seven på sig mest poäng under dagen, före Ulf Andersson i Miata och Mats Nilsson i Seven.



I Roadsport C är det likadant här som nationellt, Miata äger, här dock med ett och annat brittiskt inslag. Oskar Jacobsson vinner före Pontus Fyhr, Mads Hellmer och Leif Jeppsson. Här gör de där inslagen sig väl. Pontus i Elisen bråkar i toppen och jag tänker att Ted i sin MGB (om än i historiskt) kör på tider som är lika bra som då han hoppar in i sin MGF i roadsport B. Följdakteligen hade flera trevliga ekipage kunnat göra sig gällande i klassen även i spvm.



Som sig bör så är RS och modsport dagens snabbaste heat och snabbast av de snabba är Kalle Berggren i sin radical på 1.00.19, men i racet vinner Peter Öfverman före Mikael Aagard i clubmanbilar, båda kör Mallock 31:or. Märkliga fåglar, engelskt säregna. Men snabba. I modsport vinner Fredrik Olsson i sin Ginetta. Ginettor är i modsport vad miator är i roadsport. Kvicka och talrika. Jag känner att jag saknar kunskap om många av bilarna, något att dyka in i framöver. Vad gör dem till de framgångar de bevisligen är?

Avdelning fyra i klubbmästerskapet är över, det femte skymtar borta i Kågeröd om en månad.

Text & Foto: Göran Larsson





Falkenberg Classic

Vad stod att se under säsongens avslutande helg för både RHK:s och SPVM:s. Jo följande:

MSCC:are Oskar Jakobsson sågs näpsa de två favoriterna Waern och Blixt och ta hem segern med 65 hundra delar i det 30 bilar starka första heatet i roadsport C. Oskar är förövrigt från Blentarp, så nu är det inte bara historiska mord man kan förknippa trakten med.

Fler MSCC-segrare: Magnus Rug-sveen kör formel Vee och blev 2:a och 4:a i sina heat i B-klassen (år 65-68) med sin Broke, vilket räckte till totalsegern i klassen och även den övergripande segern för alla Formelklasserna i mästerskapet. Grattis! Ett längre reportage kommer i nästa nummer.

Ett snäpp upp i formelklasshierarkin finns formel ford och de senare formel Vee-bilarna, här hittar vi

Henrik Hansson i sin gulochblå Lotus 61 där han imponerar stort, i Falkenberg vinner han sin klass (upp t.o.m -71) i båda heaten och blir sammanlagd 3:a respektive 4:a i de två heaten. I det andra precis slagen av trelleborgare Roland Svensson i sin Merlyn.

I klassen för GT-vagnar upp till år 65, finns som sig bör, en drös MSCC:are. Främst av dessa placerar sig Bengt-Åke Bengtsson i ett av lördagens mest rafflande heat, där man som åskådare ibland undrar på vilken sida av banmarkeringarna som omkörningar egentligen genomförs. Han blir tvåa, med bröderna Anders och Mats Ek på sjunde respektive åttonde plats. Samtliga tre i Lotus elan. Klassen såg under helgen en god avslutning av bilar med lite mindre motorvolym, Austin Healey Sprite, MG Midget och Triumph Spitfire. Anders Arildsson hade därför fem likasinnade att fightas med i sin

Sprite och placerade sig på sextonde plats totalt.

I Roadsport AB gick det nästan så bra det tänkas kan: Dag Löfqvist segrare både under lördagen och söndagen och Magnus Mårtensson snäppet efter, trea respektive tvåa. Båda i Sevenbilar. Till detta kan räknas Fredrik Nordlander som dubblar i miata och Rolf Dawidson i sin MG GTS.

I Standard -65 över 1000 cc kom Lars Göransson tvåa i sin fina NSU 1200 TT före Claus Paulsson i sin gigantiska Galaxie. På söndagen fick Lars nöja sig med en femteplats.

I RS (Racersportvagnar) var unga Monika Arvidsson snabb som vanligt, efter att ha tagit sig fram till andra plats i första heatet fick hon kasta in handduken då bensinen tog slut. Under söndagen upprepade hon avancemanget genom fältet till en andraplats som hon denna

gång hade bensintäckning för. ”Den känns som en gokart” säger Monika och syftar på sin Mallock Mk29 då jag undrar hur övergången från just gokart till denna storbil är. Vann gjorde Johan Kylberg i sin Wolf GB Tornado som är en kolfiberskapelse av senaste snitt som Johan kör en hel del internationellt med. Överlägsen, men skön att skåda. I Clubman körde Robin Wachmann till sig en femteplats. Robin kör som Monika

också Mallock och bilarna är utseendemässigt lika, men Monikas bil är klassad i RS på grund av motorns trimningsgrad. Så har jag fått det berättat för mig.

I Modsport blev Niklas Mårtensson i Porsche 944 och Fredrik Olsson i Ginetta 5:a (2:a i klassen) respektive 9:a (4:a i klassen) i första heatet och 3:a (2:a) och 9:a (4:a) i det andra. Thomas Larsson i BMW bröt första

heatet och kom inte till start i det andra.

Så lägger sig en racingsäsong att vila, men i garage runt om i landet börjar det nu förberedas inför det som komma skall. Mer effekt, jävligare krängningshämmare och mindre vikt. Kanske att Bulletinen sticker in näsan i något trimnäste då, för att se hur det går.





Mot nya mål

Vi fångades av en obeskrivbar klubbanda, när vi 14-15 september deltog i årets sensommarrally – ”Meravigliosa Skåne”. Vi hade knappt nått slutmålet, Mossbylund, förrän ett flertal deltagare anmälde sig till det kommande - till sensommarrallyt 2020!

MSCC betyder intressegemenskap. Men hur utövar man denna gemenskap? Sportbilen är bara nyckeln. Men det finns olika nycklar. Därför blir de flesta av oss upprymda, när klubben ordnar sammankomster, racing, rallyn, som matchar våra värderingar. Men åter till ”meravigliosa”. Att uppleva de vackraste vägarna i det skånska sommarlandskapet i en öppen sportvagn – det är ojämförbart.

Ulf och Patrik har förmågan att tolka våra visioner och lägger ner ett enastående arbete.

Förra året slutade rallyt på Karlaby kro med spa, middag och övernattnings. Men på vägen dit blev det både lunchuppehåll i Åhus och färd genom ett fascinerande landskap. I år blev det jämförbara upplevelser. Men hur hittar man dessa vägar?

Lunchen serverades på il Restaurante – pastafabriken i Ingelstorp.

Därefter uppehåll vid Grindstugan, fyrkappan vid Henriksdal för en engagerande berättelse. Se huset i bakgrunden t.h. på bilden. Backlandskapet på Österlen har inbjudande vägar. Vidare till Mossbylund med utsökt middag, uppskattat spa och samtal långt ut på småtimmarna. Dagen därpå avslutade 38 entusiastiska deltagare rallyt med

en förhoppning om att komma tillbaka till ”Meravigliosa Skåne” nästa år.

Man uttryckte ett stort tack till Ulf och Patrik.

*Text: Alf Näslund
Foto: Ulf Lagerholm*





KM FEM

Alla vägar bär till Ring Knutstorp, så lyder ju talesättet, och alla dessa vägar går genom de ljuvligaste av bokskogar. Om man inte kör förbi Billesholms korv, men då får man uppfyllas av korvdoft istället. Ännu den 5 oktober står boken grann och charkuteriprodukter tillredas. Det

är dags för årets avslutande deltävling i klubbmästerskapet, Höstracet. Knutstorp håller sig behagfullt utsträckt i bitande sol och naggande temperatur. Några tappra har traditionsenligt övernattat på banan. Är man tidig kan man betrakta dem (sömn)druckna kliva ut ur allehanda sovplatser och göra

sig redo, och vi skall ta steget från ett utifrån till ett inifrån genom att anta Edvin "High Wheel" Perssons perspektiv:

Höstracet blev en riktig höjdare på många sätt. Dagen började med de vanliga rutinerna och denna gång hade jag Roy som hade tagit med





mina slicks till banan. Vad som är extra bra är att han även ställer upp och besiktigar våra bilar. Vädret var torrt, soligt om än kyligt (en bit under 10 grader), riktigt bra förhållanden med andra ord.

Fri träning

Vilken underbar förmån med fri träning. Mina däck var hårdpumpade så däcktrycket behövde justeras, dessutom var det mycket däckrester på dem som behövde skrubbas av. Sedan är det bra med lite uppvärmning av föraren också. Vi är i princip halva startfältet ute på träningen så det är mycket trafik. Men det känns väldigt bra, kanske något överstyrt. Under passet märker jag skrammel och klonkande. Ser 1:12,2 på laptimern vilket indikerar att denna dag kan det hända stora grejer. I depån kollar jag däcktryck som får justeras ner och ser över bilen för att få bort skrammel och klonk.

Tidskval 1

Riktigt glad och uppvärmd går jag ut på kvalet. Det visar sig bli ett fritt pass med mycket solokörning. Saker flyter på och körningen slipas nästan organiskt. Jag försöker att inte bromsa upp för NGK samt att hålla full gas från Lito hela vägen ut på rakan. Tiderna sjunker enligt min laptimer och landar på 1:10,0. Tyvärr blir det gulfflag i Ronnie Peterson med en orange Mallock i gruset, trist. Kör ett par varv och bestämmer mig att det inte är lönt att köra med så lite kvar av passet

så jag går i depå. Det är fortfarande ett skrammel i kupén. Kollar temp i däcken och kupén en gång till där jag pinsamt nog hittar en hylsförlängare som är orsaken till skramlet. Nu kikar jag på livetimingen för att se vad 1:10,0 innebär i officiell tid. Jo, att jag precis "spräckt-tian" på knutan. Uppdraget utfört, jag har kört 2 sekunder snabbare än någonsin på r-däck. Det är ungefär här jag beslutar mig för att strunta i mina metodiska analyser som jag praktiserat tidigare under året. Det finns mer att ta och det får helt enkelt ske på känsla.

Tidskval 2

Åter ett hyfsat fritt pass och nu utan skrammel. Jag har fått känsla för när däcken kommer upp i temp och förtroendet för bilen är på topp. Det ska gå att hålla fullt över NGK! Försöker att inte släppa på väg upp men det är svårt, det närmaste jag lyckas komma är strax mer stödgas. Med rätt spår är bilen hur snäll och stabil som helst. Nu får jag även till full gas över bäcken ända från Lito. Allt känns riktigt bra med ett helt anständigt spår. Efter passet kollar jag hur det ser ut i resultatlistan. Dels säger den att jag satt mitt absoluta personbästa 1:09,142 vilket är bra mycket bättre än vad jag hade vågat hoppas på. Fast något jag inte funderat så mycket på är min placering. Jag är van vid att mina klasskompisar i Modsport 3 tar sig runt på sådär 1:08 i sina Ginetta G20, att ha en placering hade jag på förväg

två minuter senare

räknat bort. Men så var inte fallet. Tydligt hade jag 2 erkänt snabba Ginettor tätt bakom på 1:09,2 tider och då slår det mig att jag har kvalat 2:a i klassen vilket ger mig många fina poäng i serien. Dessutom kommer jag få starta i mitten av fältet på racet, det har inte hänt sen jag krigade i Roadsport C för sådär 5 år sedan. Det kan bli ett spännande race...

Det blev lunchtid och min goda vän Jocke kom och hälsade på med bland annat min son. Ytterst tacksam att de kom och sonen hade tydligen riktigt kul att följa racen.

Race 1

Så efter lunch så är det allvar. Jag startar i mitten med väldigt få Modsportbilar framför mig. Min erfarenhet i klassen säger att jag är startsnabb, kan även komma iväg fortare än Mallocken framför. Däremot är hela startfältet snabbare än mig på rakan. Det här blir trixigt. Nåväl, det blir en bra start. Får gå in mot mitten och vid sidan verkar



det som jag är före de vita Ginettorna. En bit ner på rakan kollar jag backspeglarna och där är den bekanta karosformerna så då kan jag nog gå in mot bankanten in för kurvan och blockera. När jag bromsar så ser jag plötsligt startnummer 19 precis vid min framskärm på innern. Fick lätt chock, hade totalt missat bilen

och som tur var hade jag inte gått in helt så det fanns plats tack och lov (Det var verkligen inte meningen Fredrik). Lite trafik i första böjen och tappar en placering till Per #64. Den placeringen lyckas jag hålla genom racet och jag passerar målflagg på 3:e plats i klassen.





Race 2

Så nu står det saker på spel. Jag startar långt fram och det finns chans att bli 3:a i Modsport 3, med många fina mästerskapspoäng och första pokalen på sådär 10 år. Det blir en bra start igen med lite rockad i de första kurvorna. När det planar ut så har jag Fredrik och Per framför som bråkar om vinst i klassen och Mats och Håkan som försöker komma i kapp mig. Allt går bra till ungefär hälften av racet där min hybris leder mig rakt ner i fördärvet. Jag kör mer i backspegeln och körningen blir värre med fler och fler misstag. De hinner ikapp, sedan sker det oundvikliga, jag blir ombromsad på rakan, först av Håkan. Det blir ett par halvhjärtade försök att ta igen det förlorade men

jag kör helt enkelt för kass. Sedan är det Mats tur och jag tar målflaggan sist.

Sedan var det inte mycket mer än att packa ihop och köra hem bilen till garaget för denna säsong. Även om slutet var ledsamt så var det en dag långt över förväntan. Nästan osannolikt bra personbästa och strid på pallplatsnivå i klassen kommer jag leva på bra länge nu. Tycker det var ett riktigt bra avslut på 2019. Tusen tack till alla som bidragit, KM-Org, funktionärer, tävlande, övriga klubbkompisar som stöttar och delar bilder. Vi ses nästa år!

Vi tackar Edvin för åkturen och lyfter blicken. Under året har 76 ekipage deltagit i Klubbmästerska-

pet på banan, många funktionärer vid sidan om. Det är ganska fantastiskt. Resultat finns på webbsidan.

Om det inledande talesättet är riktigt, gäller detsamma för vägarna ifrån Knutstorp. Nu är ljusskimret genom lövverket lite åt det gulnande hållet. Även en bokskog får förhålla sig till MSCC:s årstider. Ett klubbmästerskap lägger sig att vila, ett annat börjar redan gry i tankar och garage. Och som Tiny Tim säger i avslutningen av Dickens Julsaga: "Merry Christmas to us all; God bless us every one. Snart sätter Bjärebönderna potatis.

Text: Edvin Persson

Foto och lite text: Göran Larsson





M
O
T
O
R
S
P
O
R
T

I ÅHUS

Åhus skall vara ett populärt ställe på somrarna sägs det. Här spelas beachvolleyboll, här luas ål och här dricks absolut vodka. Men det är inte därför jag är här. Åhus stavades en gång, för mycket längesedan, Aos och betydde då, som nu, åmynning. På SVT stegade häromkvällen tio amerikanska svenskättlingar i land här. Men ej heller det är anledning till min visit.

Jag har lämnat Lund i den vassa morgonen efter att ha skrapat av bilens frostbelagda fönster, fällt ner solskydd, satt på stolsvärme och begett mig österut. På vägen har jag sett en glada glida på luftlagren likt en stor lat svala och funderat över hur det är med deras flytt. Jag har passerat "Rigeleje" och tänkt att vissa namn lyckades den svenska Kronan inte avdanska, kört förbi

"Körsbärsträdgården" och undrat om Tjechovs vitklädda adelsfigurer florerar i grannskapet. Men det är ej heller därför jag kört den väg jag gjort.

I Åhus bor Sven-Åke Jarl. Sven-Åke är som många vet en glad man som trakterar en MGB GT i klubbmästerskapet. Vi möts upp i hans garage vid pass halv elva. Då har han hunnit avverka ett antal längder i simbassängen och några hantlar på gymmet. Han bjuder på nymalt kaffe. När jag skall ta en påtår får Sven-Åke öppna locket och röra om i behållaren med hela, svarta böner som snart skall malas i maskinen. "En del kommer bara för kaffet", säger han stilla och jag vet inte om han skojar eller är allvarlig. För det är många som kommer hit, för en kaffe och en pratstund. Det märker jag under besöket. Ni som känner

honom vet att detta är något han gillar. Men vi inleder med den där koppen, pratar Goodwood och flyg. Sven-Åke har många flygtimmar på sitt CV, både från flygvapnet och civilt. Han fungerade som ordförande för flygklubben på Everöd under många år. Nu är det mest garaget "MG Motorsport i Åhus" som gäller och MG:n som han kör i klubbmästerskapet. Lite renoveringsjobb åt kompisar ibland, just nu står en MGB GT upphissad i liften och genomgår en totalrenovering. Han är engagerad i Grand Prix-museet i Råbelöv, som är format kring de tävlingar som kördes utanför Kristianstad under 50-talet, då världseliten med Fangio och Moss i spetsen kom med fabriksstall och drog 80 000 åskådare till Kristianstadsslätten. Det skulle man givetvis kunna skriva mycket om, för dessa tävlingarna är nog, för många

med mig, ganska okända och figurerar mest som en vag aning om något stort som utspelat sig en gång i tiden, någonstans i Skåne. Och då är det tur att det finns en bok utgiven som behandlar just detta: "Skåneloppet. Sveriges Grand Prix" av Rickard Bruzelius som finns att köpa på museet när man ändå skall dit, eller direkt av Sven-Åke. Men de folkfesterna ligger långt bort i tiden och Sven-Åke var bara en liten påg då. Nu pratar vi (ja egentligen pratar vi om en massa saker) MG och racing, Sven-Åke undrar över alla racing-MG:s som måste finnas i landet och manar till luftning. Härmed efterlyser han dessa: "Var är ni?" Så ägnar vi oss åt hans MGB GT. En 66 års modell som han köpte 1974 och gled omkring i tills han en dag inte gjorde det längre, och bilen blev stående. Ensam och stilla under många år, till racinglustan bet till och han skaffade sig licens och tänkte att MG:n, (den han en gång sett från ett ovanperspektiv, på ett tak, komma körandes sedan en kompis som fått låna den, putsat upp den till ett skick som fick Sven-Åke att, intagen av synen, högt lova: "Den ska jag aldrig sälja." Den bilen satte han nu alltså händer och tankar i och gjorde sig en racerbil utav.



Hur gör man då det? Man tar naturligtvis hjälp av kunnigt folk, i detta fall bland annat Kjell Wallin och Bertil Carlsson för information och idéer, men sedan tog han sakerna i egna händer. Att bygga MGB för bana är ett mångbeprövat koncept som är enkelt men effektivt. Många är de engelska motormagasin som inleder artiklar om preppade MGB:s med att initialt förklara att de, som många, rynkat lite på näsan åt MGB som fortåkarvagn, men att de efter den transformerings bilen de kört genomgått, avslutar artikeln med

att hylla bilens förfinade vägegenskaper. Mycket handlar om att styva upp bilen framtill och hålla den lätt bak. Hårdare, kortare fjädrar fram, en kraftigare krängningshämmare och hårdare ventiler i dörrstängardämparna fram och, i Sven-Åkes fall, ett par bilstein teleskopdämpare bak och bladfjädrar av racingtyp, vilket innebär endast två blad. Så, klart. Nu har du fått en riktigt härlig vägmaskin. Så enkelt är det.

När man kommer till motorn blir det, som ofta, lite mer komplicerat



och kostsamt. 1800-kubiksmotorn är uppborrad till 1950, och MG:ns uniflow-topp är utbytt till en ordentligt portad HRG Derrington crossflow, försedd med 2 st dubbla Weber 40:or. Till detta en kam som fungerar väl med övriga modifieringar. Detta behöver inte innebära att det blir värsta sorten, en bil skall vara körbar över ett helt varv, inte bara vara extrem under bråkdelar av ett. Det sista lyftet Sven-Åke när han lämnade bort toppen för bearbetning till en lokal trimmare som bearbetade och gjorde flödesmätningar vilket till slut innebar ett höjt varvtal med 1000 varv/min. Vid senaste bromsningen lämnade den 118 hk på bakhjulen. Dessutom är bilen lätt, endast 930 kilogram i raceklart skick med Sven-Åke och 20 liter bensin i, och det är inte mycket för en MGB. Original rullar en MGB på 14-tumshjul, men Sven-Åke har minskat dimensionen till 13 för att få en vassare utväxling. "För att vara rädd om motorn och miljön kör jag med alkylatbensin från Aspen. Jag är mycket nöjd med bilen, inför kommande säsong är det nog bara bromsarna som skall få sig en liten modifiering. Betänk att bilen är 53 år gammal!"

Visst. Betänkt.

När jag sedan lämnar garaget vid halv tre, står solen redan lågt då jag kör in i det lilla samhället Rinkaby. Tänk, jag gjorde militärtjänstgöringen på A3 i Kristianstad några kilometer härifrån och trodde aldrig att Rinkaby var något annat än ett sönderskjutet övningsområde.

Sven-Åke Jarl bor alltså i Åhus. Han kör MGB på bana. Min plan var från början att göra en Abingdon-runda, fortsätta härifrån västerut, göra nerslag hos två andra herrar som också tävlar med MGB, men den ena var på solsemester och den andre hade fått sin telefon stulen och var inte kontaktbar, så trion MG-åkare som skulle få mig att förstå "varför" fick för tillfället bli en. I Åhus. Det var därför jag var där.

Text & Foto: Göran Larsson



FYRA FRÅGOR:

1. Vad tycker du om med din bil?

Jag har växt upp tillsammans med den. Den är en del av mig. Jag har byggt allt själv. Den speglar lite av min personlighet. Ingen annan har en likadan.

2. Vad har varit svårast med bygget?

Svårast? Egentligen inget. I min värld finns det bara lösningar. S inget är svårt, man tar bara reda på vad som måste göras. Saker andra kan.

3. Vad är du stoltast över?

Helheten. Man får saker att lira ihop. Extremt mycket arbete med motorn.

4. Hur är den att köra?

Fantastiskt rolig!



Vi kör också MGB i Klubbmästerskapet

FYRA FRÅGOR:

Varför MGB?

Har alltid gillat modellen. Framförallt ligger GTn mig varmt om hjärtat.

Vad har varit svårast med bygget?

Att få bilen till att bromsa och styra korrekt är nog det som varit svårast. Fortfarande inte riktigt nöjd.

Vad är du mest stolt över?

Min bästa tid på km 5 i år.

Hur är den att köra?

Väldigt tungstyrd. Är som en brottningsmatch (skratt) i varje heat men väldigt roligt att köra den!!



TED SCOTT



FYRA FRÅGOR:

Varför MGB?

1993 var det dags att skaffa min första sportbil (jag var då 39 år), skulle vara en klassiker och den skulle vara 2+2 snitsig för att även vår då 3: åriga son skulle kunna följa med.

Vad har varit svårast med bygget?

Har nog varit tiden, man måste vara energisk, är oftast mer jobb än man insåg från början. Var drygt fyra intensiva år i garaget (tack Agneta). En kul resa, hade ingen erfarenhet sedan tidigare.

Vad är du mest stolt över?

Att jag lyckades ro i land detta och alla nya vänner som detta gett mig!

Hur är den att köra?

Ja vad ska jag svara på detta? Har aldrig kör någon annan bil på bana och inge annan har heller kört denna bil på bana (förutom sonen som kört ett "prova på" en gång) vilket såklart är en miss. Känns som en välbalanserad bil men man får jobba ganska hårt med den. Kanske någon med mer erfarenhet från olika bilar som vill prova den och uttala sig? Skulle faktiskt vara kul att prova någon annan bil. För ett antal år sedan fanns det ett pass under KM där man kunde prova varandras bilar, vore kul att införa detta vid någon tävling kanske i samband med något prova på pass? Ett tips.



ROLF DAWIDZON



MSCC i SPVMserien 2019

När detta läses är det ett tag sedan SPVM-serien för 2019 var avgjord och slut. Som vanligt deltog flera MSCC-förare varav flera dessutom placerade sig bra. Då det är många förare och flera klasser är det inte helt enkelt att få med allt/alla så en ursäkt på förhand om någon fallit bort eller hamnat på fel placering i texten.

SPVM 1

Premiärtävlingen för 2019 gick av stapeln helgen 3-5 maj på Mantorp park nära Linköping. Mantorp park är en av Sveriges länge racingbanor med längden 3125 meter varav knappt en tredjedel är den långa raksträckan som även används vid tävling i rattlås racing.

Vädret såg i förväg ut att bli omväxlande men väl på plats kom inte en droppe nederbörd förrän på prisutdelningen på söndagseftermiddagen.

I Roadsport A anade Magnus "Morty" Mårtensson redan före

start i första racet att nått var fel med bilen och tur var det då ett rör i bakramen på hans Morty7 visade sig ha brustit. Ingen större skada skedd men inte hellre några poäng. Ulf Andersson från Ugglarp i Halland fick med sig två andraplatser i Roadsport B.

I Roadsport C fick Hans Drangel med sig en sjätte samt en fjärde plats hem.

I RS race 1 kom Monica Arvidsson på en åttonde plats och fick tyvärr bryta i race 2.

I Clubman blev Peter Öfverman i sin Mallock tvåa i race 1 samt etta i race 2.

I Modsport 2 knep undertecknad 2 st andraplatser och Niklas Mårtensson de båda tredjeplatserna.

Precis som tidigare år saknades en del förare då de inte hittat ut från sina garage efter vintervilan.

SPVM 2

Den andra deltävlingen i serien ägde rum helgen den 24-26 Maj på Kinnekulle Ring i närheten av Götene. Detta är en kul och teknisk bana som döljer många hemligheter vad gäller att hitta den snabbaste vägen runt. Längden är 2072 meter och raksträckan har en sväng efter ca två tredjedelar som dessutom har en dold utgång vilket gör den extra spännande. Helgen började med monsunregn men bättrade sig efter hand.

I Roadsport A var Magnus Mårtensson åter i form och knep båda förstaplatserna. I övrigt hade vi inga fler förare från MSCC i A+B heatet.

I Roadsport C blev Hans Drangel åtta i race ett samt sju i race två. Fredrik Norlander blev tia och nia.

I RS körde Monica Arvidsson in en tredje samt en fjärde plats.

I Clubman tog Peter Öfverman de båda andraplatserna.

I Modsport 2 blev Niklas Mårtensson tvåa i båda racen och undertecknad körde av vänster drivaxel i race 1 men fick ihop bilen och blev trea i race 2,

SPVM3 eller SSM som vi i den inre kretsen brukar säga.

Den tredje deltävlingen var som vanligt vårt Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp.

Ring Knutstorp visade som vanligt en palett av olika vädertyper då ofta med kort mellan växlingarna. Här brukar en hel del förare från MSCC dyka upp och delta och då ofta med bra resultat!

I Roadsport A Race 1 blev Magnus Mårtensson 1:a, Dag Löfqvist 2:a och Jerker Flink 9:a. I Roadsport B blev Patrik Eriksson 5:a, Göran Håkansson 6:a, Mats Nilsson 7:a och Rolf Dawidzon 8:a.

I Race 2 sopade MSCC-förarna mattan med SPVM-eliten. Dag Löfqvist blev 1:a, Magnus Mårtensson 2:a och Jerker Flink 3:a. I Roadsport B blev Patrik Eriksson 3:a, Göran Håkansson 6:a, Mats Nilsson 7:a och Rolf Davidzon 9:a.

I Roadsport C var det fullt startfält med 34 bilar! Resultat Race 1: Oskar Jakobsson 6:a, Fredrik Norlander 13:e, Leif Jeppsson 16:e, Tor Dahlskog 18:e, Sebastian Quick 23:e, Denis Kullman 24:e, Pontus Fyhr 25:e, Hans Drangel 26:e och Bertil Thorsson 32:a. I Race 2 knep Oskar en välförtjänt förstaplats! Norlander 11:a, Kullman 15:e, Fyhr 16:e, Quick 19:e, Drangel 20:e, Jeppsson 22:e, Dahlskog 25:e och Thorsson 31:e.

I RS-klassen tog Kalle Berggren förstaplatsen i race 1 och blev sexa i race 2. Monica Arvidsson blev fyra i race 1 och fick tyvärr bryta i race 2 p.g.a. läckande kylare.

I Clubman race 1 blev Peter Öfverman 4:a, Marie Carlsson 5:a och Robin Wachmann 6:a.

I Race 2 blev Öfverman etta i Clubmanklassen och trea totalt i heatet! Carlsson slutade trea och Wachmann femma.



I Modsport 2 Race 1 vann Niklas Mårtensson, han blev dessutom tvåa i heatet som kördes ihop med Modsport 1! Andreas Jänke blev fyra medan undertecknad gjorde en gräsklippings-session baklänges längs rakan in i räcket.

I Modsport 3 slutade Erland Bergren fyra, Fredrik Åkerman sexa och Per Rosenberg åtta. Ginetta G20-förarnas hovleverantör av Ginettaprylar Mark De Spong från England gästspelade i Kalleracings reservbil och blev trea!

I Race 2 skedde några tråkiga incidenter i starten varvid några förare p.g.a. trasiga bilar inte kunde fullfölja. I Modsport 2 blev undertecknad 2a och Jähnke blev trea. I Modsport 3 blev De Spong åter trea.

SPVM 4

Den fjärde deltävlingen brukar äga rum på Gälleråsen utanför Karlskoga men i år fick vi inte köra där. Ersättningen blev istället premiär på Rudskogen i Norge strax sydost om Oslo. Rudskogen är en i många avseende toppmodern racingbana. Banländen är hela 3237meter lång vilket t.o.m. är längre än Mantorp. Men det som sticker ut är att banan har 42 meters nivåskillnad under varvet!!

Start o mål rakan är ungefär som på Ring Knutstorp men med ett litet

medlut i början och lite motlut på slutet. Här efter kommer en snabb vänster/lång höger och därefter kommer en raksträcka till nästan lika lång som start och mål rakan fast denna har en svag sväng strax innan man ska börja bromsa och ännu värre är att större delen av raksträckan är i kraftig nedförsbacke d.v.s den faller nästa 40 meter!

För de flesta var det premiär på denna banan varför många gjorde stora förbättringar på varvtiderna under helgen. Det nyckfulla vädret med bl.a. ihållande monsunregn under hela lördagsdygnet ställde till en del. Vi körde efter ett lite annorlunda upplägg och fick då hela tre race under helgen.

I Roadsport A tog Magnus Mårtensson tre förstaplats! I Roadsport B blev Rolf Dawidzon sexa, femma samt fyra. I Roadsport C tog Hans Drangel två tredjeplatser samt en fjärdeplats.

I Clubman blev Peter Öfverman fyra i race 1, sen tog han två andraplatser.

I Modsport 2 tog undertecknad tre tredjeplatser.

SPVM 5

Finalhelgen i SPVM-serien gick traditionsenligt på Falkenbergs motorstadion ihop med RHK.

Falkenbergbanan är lite kortare än de övriga banorna med sina 1843 meter. Banan går i höger varv och ser nästan ut som en triangel om man tittar på banprofilen.

I Roadsport A, Race 1 blev Dag Löfqvist etta, Magnus Mårtensson blev trea. I Race 2 blev Löfqvist åter etta och Mårtensson blev tvåa. I Roadsport B blev Ulf Andersson trea i race 1 och åtta i race 2. Rolf Dawidzon blev nia resp sju.

I RS slutade Monika Arvidsson femma i race 1 och tvåa i race två! I Clubman tog Robin Wachmann en femte samt en fjärde plats.

Thomas Larsson blev nia i Modsport 1. I Modsport 2 blev Niklas Mårtensson tvåa i båda racen och undertecknad blev fyra.

Summering:

I Roadsport A tog Magnus Mårtensson hem totalsegern.

I Roadsport C blev Hans Drangel trea.

I Clubman slutade Peter Öfverman tvåa.

I Modsport 2 blev undertecknad tvåa och Niklas Mårtensson trea.

Text: Fredrik Olsson

Foto: Göran Larsson



ditten & datten

SAKER OCH TING MED MOTORKÄNNING



Le Mans '66

För oss racingnördar och petrolheads är Le Mans '66 ett klart måste att se. Inte för att vi ska känna igen oss från originalet, men för att det är en riktigt välspelad film med häftiga scener.

Matt Damon spelar legendaren Carroll Shelby som började designa sportbilar när han slutade köra racing, och Christian Bale gör ännu en fantastisk rolltolkning som den brittiske föraren Ken Miles. Tillsammans utvecklar de ett bensinmonster som kan konkurrera med Ferrari. Filmen tar oss med bakom maktspelet i Ford och in i de snabba bilarna på ett fängslande sätt som stannar kvar långt efter filmen tagit slut.

Betyg: ❌ ❌ ❌ ❌

Max Dymling

Impressioner#2

NATT. AFTONEN KÄNNER INTE DET MORGONEN

VET. Se på Torbjörns fantastiska bild ovan. Öppningen i Ardennerna avslöjar en skymningshimmel i det övre vänstra hörnet som drar sig mot svart. En stark ljuskälla bländar och följs upp i de väntande bilarnas strålkastare och skänker GT40:n guldkant. I samma utgångspunkt föds bandepåns två vita linjer med rött emellan som skiljer ut- och infart med depåboxarna och som sedan upprepas i 356:an och GT40:ns stripes, bryts av i 911:ans böljande vågor på huven. Redo.



Det är afton på väg att bli natt. Och något är på väg att förändras i Oliver Bryant i den blå Ford GT40:n. Det är åtminstone vad jag föreställer mig: Att den begynnande natten med sin svarta förändrar tankebanorna för varje förare som ställs inför den. Att uppmärksamhetsnivån skruvas upp, man intalar sig att lita på det som strålkastarna avslöjar, förkasta det som möjligtvis finns i det svarta vid sidan om ljusstunneln och, om stinten blir lång, kämpa mot monotonin som kommer då ditt upplevelseområde begränsas, mot tröttheten. Det är de rent funktionella aspekterna av inträdet. Men natten bär också med sig magi. Jag inbillar mig att det handlar om att lita på eller förkasta: att förlita sig på det svarta runtomkring och tro på på att det inte vill en illa, eller att ge fullständigt fan i vilket.

För det finns mystik i natten. Oavsett om man är förare eller åskådare symboliserar natten det obekanta och övernaturliga. I ett sprintrace som formel 1, är den dimensionen saknad, men 24-timmarsloppen tvingar in de tävlande i det stora livet vi alla är en del av, det är inte separerat från allt annat. Det är inte en Lewis Hamilton i glitter och nystajlat skägg som ler in i tv-kamerorna och låter sitt entourage plocka fram, plocka undan och servera - i de allt inkluderande nattracen får man plocka upp sin egen skit. I mörkret glittrar inte diamanterna.

Det är givetvis en grov förenkling och romantisering - men för mig som betraktare - är det så. För mig som önskar magin tillbaka, skiten, långkalsongerna och lite varmt kaffe direkt ur termosens kopp. För oss som tycker om att natten döljer, för oss som inte måste ha varenda jävla sekund redovisad och transmitterad. För oss som tycker att väntan är viktig. För oss som följer bilens baklyktor och ljudet av en åtta in i mörkret och undrar om vi får se den igen, och på vad som händer i det okända däremellan. För oss är natten viktig. För natten är en symbol för metamorfos, en möjlighet till förvandling - till förbättran eller fördärv.

O Helga natt.

Nybakade racingstudenter



19-20 oktober

Varmt välkomna till racingfamiljen säger vi till 13 nylicensierade racingförare! Vi syns på banorna nästa år!

Stort tack till alla deltagare, lärare, instruktörer och funktionärer som gör att vi kan hålla Racingskolan. Vi syns till våren!

Nya medlemmer

Benny Svensson

Skyttevägen 16
373 42 RÖDEBY
Mazda MX-5 1991

Per Fosselius

Solgårdsvägen 8
371 60 LYCKEBY
Mazda MX-5 2000

Lennart Krüger

Gullbringa Säteri 160
442-95 HÅLTA
Mazda MX-5

Ingemar Kristensson

Fränningevägen 31
275 66 VOLLSJÖ

Lars Ejsing

Skärholma 7854
264 92 KLIPPAN
Mercedes SLK 55 AMG 2005

Douglas Wicher

Torpgatan 6
262 62 ÄNGELHOLM
Porsche Cayman S 2007



3-5 Juli på Ring Knutstorp

Nu fyller vi vår klubbshop med nya kläder!

Nu har vi äntligen laserat vår nya klubbshop med klubbkläder och dekaler.
Ni hittar klubbshopen på www.msc.se/klubbshop.

Vi har valt med omsorg, och valt kläder som håller lite högre kvalitet. Brodymärket som samtliga kläder kommer med är inte för stort och iögonfallande för att kläderna skall gå att bruka även utanför klubbens aktiviteter.

Vi har börjat med ett enklare sortiment, men kommer att utökas efter önskemål. Så är det något ni saknar. Tveka inte att kontakta oss, vår leverantör har ett stort utbud.

Beroende på leveranser från vår leverantör får man räkna med 1-2 veckors leveranstid. Regalia kan antingen hämtas i Malmö, Lund eller skickas mot extra fraktkostnad.

Keps



100:-

Klassisk baseballkeps.
Borstad kraftig bomull i hög kvalitet. Förböjd skärm. Tygrem med kardborrspänne. En storlek. Svart med MSCC brodyr.

Hudson Väst



700:-

Modern lättvadderad väst. Tre fickor med dragkedjor samt två innerfickor. Hörlursögla på insidan av halsöppningen. Finns i dam och herr modell. Färg, svart. Finns i storlek från XS till 3XL

Softshell Jacka



750:-

Softshell jacka med tre ytterfickor och två innerfickor. Ton-i-ton dragkedjor, elastiskt band i nederkant och i ärmslut. Finns i dam och herr modell. Färg, svart. Finns i storlek från XS till 5XL

Newport Jacka



850:-

Fleecefodrad unisexjacka med dubbla framfickor ett par med dragkedja samt ett par fickor för att värma händerna. Färg, svart och marinblå. Finns i storlek från XS till 3XL

Softshell Väst



650:-

Softshellväst med tre ytterfickor och två innerfickor. Ton-i-ton dragkedjor, elastiskt band i nederkant och i ärmhål. Finns i dam och herr modell. Färg, svart. Finns i storlek från XS till 5XL

Tennis / Pikétröja Standard



350:-

Piké med tre knappar, nackband, sprund i sidorna och muddavslut i ärmar. Färg, vit, svart och marinblå. Finns i storlek från S till 5XL

Tennis / Pikétröja Premium



390:-

Piké med två knappar. 100% Ringspunnen bomull. Färg, vit, svart och marinblå. Finns i storlek från S till 5XL

Ni hittar klubbshopen på www.msc.se/klubbshop