

MSCC

# BULLETIN



NO 1  
2020



Hemligheten med

# Miata



Riksmästare



Trekomanoll



Fart och form

# Ordförandes spalt



**H**ej sportvagnsvänner,  
Trots att vi inte haft någon vinter ännu här i södra Sverige så har längtan att få ta ut sportbilen kommit. Får erkänna att jag redan varit ute en tur med MG:n.

Efter att under några år sett en allt mindre skara som visat intresse för att ta racinglicens och kanske börja tävla så ser vi nu en härlig tillväxt. På licenskursen förra året var vi 28 deltagare, hösten hade ett tjugotal. Redan nu, en månad före årets vårkurs har vi fullt, 28 deltagare. Roligt är också att funktionskursen har ett drygt femtontal del-

tagare. Det är riktigt roligt. Vill tacka lärare Mumm och rektor Rugsveen för deras arbete. Hade sedan inte BMW SC, Hyllinge MS, Södra BF och MSCC gått ihop och med ett fantastiskt stöd av Ring Knutstorp så hade vi inte fått denna tillväxt. Glädjande är också det gensvar som jag fått på uppropet efter funktionärer i förra Ordförandespalten. Tack för all input med förslag och idéer.

Men MSCC är inte bara racing. Det är en gemenskap där vi får tillfälle att njuta av våra sportvagnar och samtidigt träffa vänner. Både nya och gamla. Detta kan ske på en Onsdagsträff, ett rally eller på en tävling. MSCC har ett fantastiskt klubb-DNA. Efter snart 65 år så är vi fortfarande en mycket livaktig sportvagnsklubb för entusiaster. Vad som räknas som en sportvagn kan man diskutera i all oändlighet. I dom första åren av klubben så gick säkert diskussionerna höga om vad som var en sportbil. Och denna diskussion är fortfarande livaktigt pågående. Är det som signaturen Red Top, skrev för en herrans massa år sedan att "en sportbil har ekerhjul nedtill och rutig keps upptill" eller vad är det?

Vi har redan haft vårt, som vanligt, välbesökta Årsmöte. Nästan 100 deltagare, medlemmar och respektive slöt upp. Efter Årsmötets förhandlingar så bjöds vi på norrländsk humor av komikern Tobias Erehed. Efter detta var det dags för en utsökt middag med goda drycker. Som vanligt så var det ju också dags för prisutdelningen i 2019:s viktigaste racingserie, Klubbmästerskapet. Ett antal pokaler delades ut till stolta förare. Sedan kom det ärofyllda Funktionslotteriet. Alla som deltagit som funktionär en heldag får en vinstchans. Två dagar ger två lotter osv. Vinnare av första priset blev Johnny Thorsén.

Våren och sommarens stora antal event läggs upp på vår hemsida, msccl.se efterhand. Där finner du all information. Sedan får alla också en personlig inbjudan via e-mail. Har du bytt e-mail adress eller inte lämnat den till oss, gör det så du inte missar något trevligt event.

Glada sportvagnshälsningar,

MSCC:s styrelsemedlemmar				Bulletinen
<b>Ordförande</b> <b>Ulf Danielsson</b> Rydsgård 0706-58 80 99 ulf.d@mscc.se	<b>Vice Ordförande &amp; Kassör</b> <b>Jan Blomberg</b> Spiréagatan 8 267 40 Bjuv 0705-896 955 janblomberg@mscc.se	<b>Sekreterare</b> <b>Fredrik Olsson</b> Östra Förstadsgatan 253 231 32 Trelleborg 0705-53 50 91 fredrik@mscc.se	<b>Racing samordnare</b> <b>Anders Edlund</b> Höllviken 0705-29 90 49 anders.e@mscc.se	<b>Redaktör</b> <b>Göran Larsson</b> 0730-26 49 16 goran.larsson@mscc.se
<b>Aktivitetskommittén</b> <b>Robin Wachmann</b> Helsingborg 0704-90 41 98 robin@mscc.se	<b>Aktivitetskommittén</b> <b>Patrik Jönsson</b> Vellinge 0706-55 45 32 patrik.j@mscc.se	<b>Aktivitetskommittén</b> <b>Pontus Fyhr</b> Lund 0703-97 61 16 pontus@mscc.se	<b>SSM-ansvarig</b> <b>Max Dymling</b> Hjärup 0706-71 51 18 max.j.dymling@gmail.com	<b>Hemsida</b> <b>Andreas Freed</b> Kävlinge 0708-47 77 82 andreas@mscc.se
Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen				
<b>Per Håge</b> S. Klockspelsvägen 3A 217 74 Malmö 040-91 18 13 ph.race@alfa.telenordia.se	<b>Björn Roxlin</b> Byvägen 6 260 83 Vejbystrand 0431-45 22 80 bjorn@skanetruck.se	<b>Johnny Thorsén</b> (utför även SBF vagnboksbesiktning) Tullesbo I 275 94 Sjöbo 0415-410 29, 0706-15 15 29 johnny@tullesbo.nu		
<b>MSCC:s postadress: MSCC, Box 1052, 212 10 Malmö. Bankgiro 179-7612. Ta även en titt på: www.msccl.se</b>				
MSCC sparar sina medlemmars adressuppgifter i dataregister för att underlätta administration, utskick av Bulletinen samt annan information.				

# Vår

”Vår” är belagt i svenska språket ända sedan 1200-talet och företeelsen som sådan antagligen dessförinnan. Nu önskar vi att det skall belägga månaderna vi har framför oss också. På anständigt vis. Fredagen den 14 februari lockade ut MG:n på tidernas arlaste säsongdebut.

I en serie reportage (nu skojar jag - några nedslag) skall vi försöka ta reda på varför miatan är så appealing to so many people. Den har ju sålt i 1,5 miljoner exemplar (okej, utbredd på lite olika versioner) och vart man sig i roadsportvärlden vänder har man mx-5:or i nästan alla händer. Varför är det så? ”Miata” skall tydligen betyda ”belöning” – är det ett befogat namn? Detta nummers ”varför” är lagt på Mazdas lilla mx-5:a. Både Blentarp och Vejbystrand besöks. Impressionerna vidrör BMW:s 3,0:a och grå bilars egenskaper. Som av en slump, om nu något verkligen är det, har båda dessa beröringspunkter med reportaget om fotograf Gerry Johansson som har en gedigen historia inom bilsport och från hans sjuttitotalfotande är steget till Ronnie P inte långt – ett par Knutstorpsframträdande får vi med från vår störste.

Inte så många civila sportbilar i detta nummer, det är lättare att hitta liv i ett garage som härbärgerar en bil som skall göras snabbare under vintern än att rulla ut sin pärla i vinterslask.



## Impressioner#3

### BMW 3,0 CSL

Text: Göran Larsson Foto: Torbjörn Jonsson

**NÄR JAG MÖTS AV FRÅGAN OM VILKEN TID SOM FÖDDE DE SKÖNASTE BILARNA SÅ SVARAR JAG OFTA: 70-TALET.** Det är sannolikt att det är de på den tiden nyväckta tonårskänslorna som svarar, inte så mycket de rent estetiska värderingarna. För betraktar jag idag sjuttitotalbilar i allmänhet är det sällan harmoni jag ser. Sextiotalets och det tidiga sjuttitotalårens svepande engelska och tyska linjerna efterträddes av vasst och kantigt av alla nationaliteter. Volvo 240 var på väg åt 740, Triumph gt6 förvrängdes till tr7, Lamborghini Miura till Countach och James Callaghan blev Margaret Thatcher. Det finns naturligtvis undantag - på sjuttitotalet skapades flera av de vackraste F1-bilarna som ritats, med Lotus 79 i spetsen, och på de svenska racerbanorna introducerades nya brutalt breda Porsche Carreror och dess kanske mäktigaste motståndare: BMW 3,0 CSL. BMW:n lyckades förena det svepande med det kantiga och de nya aerodynamiska attributen förvandlade bilen till en än aggressivare skönhet, med en uppsyn som signalerar att ”it won't take no for an answer”.

I Sverige vann Rune Tobiasson det svenska mästerskapet 1975, i Europa rattades den bl.a av F1-stjärnor som Hans-Joachim Stuck, Ronnie Peterson och Gunnar Nilsson. Bilarna på Torbjörns bild är i 1977 års version och är då 3,5 litersdrivna, med skärmbreddare som följer hjulhusen och det nya modet. Den Gössersponsrade är den som Dieter Quester och Gunnar Nilsson bland annat körde till seger på Nürburgring detta år. Polkagräsbilen kördes av John Fitzpatrick ofta tillsammans med blivande F1-stallchefen Tom Walkinshaw, som dog 2010 såg jag då jag sökte nätet.

Det är några år sedan en trekommanolla syntes på de svenska banorna. Alla klasser i de historiska racingserierna har vissa bilmodeller som har ett tydligt signalvärde på vilken nivå de befinner sig. För den högsta krävs en BMW 3,0 CSL.

# Från Noll till 101 på 4 år



Text: Magnus Rugsveen Foto: Bengt-Åce Gustavsson

**A**llt började egentligen för ca 20 år sedan då jag och min far hittade en Karolin Formel Vee som vi skulle bygga färdigt. Men utan racehistoria, då den aldrig blivit färdigbyggd, och en rädsla för att göra fel så att den aldrig skulle kunna godkännas av de hårda vagnboksbesiktarna, så blev projektet stående på vänt.

Under åren har jag haft många elever på racingskolan som skaffat Formel Vee och efter hand har suget blivit större och jag tänkte jag skulle slänga ihop den där gamla järnsängen men jag visste inte var jag skulle börja.

I mars 2015 satt jag och slösurfade på blocket och då dök där upp en RPB Broke för väldigt rimliga pengar. Bilen hade varit stående i många år men var komplett så när som att den stod på vinterdäck och hade gamla bälten. Jag tipsade min far om annonsen och han menade att verkar den vettig så köper vi den. Ett telefonsamtal senare och vi satt i bilen på väg till Linköping för att hämta en liten gul racerbil. Bilen är den första levererade Broken från RPB. Broke var RPB:s byggsats och just denna bilen byggdes ihop av Roland "Lövis" Johansson, med sin då 10 åriga son

springande runt i garaget och drömde om att en gång få testa. Men han fick och andra sidan testa lite häftigare bilar än så lite senare i livet.

Mitt mål var solklart. Bilen skulle vara färdig till SSM 2015.

2015 var första året då det inte gick att få tag i Dunlop-däcken som vi var tvungna att ha enligt reglementet, men vi som inte hade gamla puckar att åka

## **bilen byggdes ihop av Roland "Lövis" Johansson, med sin då 10 åriga son springande runt i garaget**

på fick dispens att använda Nokian miljödäck, märkta med "low rolling resistance". Det innebar helt enkelt att det inte fanns något grepp alls från början och sen blev det bara värre. Det året blev det bara 1 tävling därför att jag inte

tänker äventyra säkerheten med dåliga däck. För den med gott minne, så var det året då en Formel Vee rullade i en hemsk krasch uppe vid NGK och jag väjde undan och hamnade i sandlådan. Både jag och bilen var hela och kunde vara med i omstarten senare på dagen. Jerker som körde den voltade bilen klarade sig otroligt nog från allvarliga skador och har renoverat sin bil och tävlar fortfarande i klassen.

Inför 2016 kontaktade jag min vän Stefan Mumm som hjälpte mig sortera ut chassit på bilen och vi bytte stötdämpare, bussningar och byggde om Z-stagets infästningar i bakvagnen. Vi ändrade rattaxelslager och gjorde om infästningen till styrväxeln.

Tanken var att bilen åter igen skulle vara färdig till SSM. Nu stod jag på startlinjen med Hoosier-däck på och en bil som körde dit man ville och var stabil i inbromsningarna. Resultat här var ju fortfarande inte det bästa. Bilen tappade ork på grund av att tankskummet löstes upp och satte igen bränslepumpens filter och under race 1 och i race 2 kom jag 5:a i klassen efter att ha snurrat av med ett brustet stag i bakvagnen. Jag var ändå nöjd med att falla framåt.

På Mantorp i augusti kniper jag en 4:e och min första 3:e-plats i klassen. Jag känner att jag fortfarande faller i rätt riktning. Trots många varv hemma på Sturup och Knutstorp så är man nybörjare på övriga banor och långt ifrån van vid bilen.

Falkenberg finaldags, en underbar bana. Tyvärr blir det bara en träning. Jag mår kasst efter ett njurstensanfall och feber men tycker ändå att sällskapet i depån är trevligt och det finns ju bra med räddningspersonal om något skulle hända så jag stannar och myser istället. Dags att smida planer för 2017

### 2017 och 18, problemåren

Planen för 2017 är att köra hela RHK-säsongen utom Velodromloppet. Men det börjar inte så bra.

Kinnekulle Ring: kopplingen bråkar och jag bryter båda heaten.

Väl på Knutstorp kommer jag 3:a i första heatet och tvingas bryta i andra efter att min tändspole fegat ur och försökt lämna bilen redan på 2:a varvet.

På Mantorp bråkar startknappen och jag får bryta när startmotorn plötslig under heat 1 vill gå in och svarva ner svänghjulet. Till heat 2 blir jag igångputtad av Bencik-boys men tvingas bryta med trilskandes koppling.

Sista racet för året var Falkenberg som slutade med två 4:e-platser i klassen. Race 2 var och är fortfarande ett av de roligaste heaten jag någonsin kört. En hård och sjyst kamp med Jerker Vinberg där vi bytte plats varje varv och ofta 2 ggr/varv. Jag förlorade kampen med 1/10 sekund och vi hade visat att det går att köra om i princip över allt på



Falkenberg om man bara visar respekt för varandra.

Maj 2018 och åter dags för Kinnekulle Ring. En fantastisk bana, tekniskt svår med många hemligheter. Jag har lättat bilen genom att bland annat byta ut tankarna från 2,5mm rostfritt till aluminium. Jag hade dessutom gjort om infästningar till stolen och tagit bort lite annat tungt. När helgen var slut kunde vi summera ihop två 3:e-platser trots punktering, soppatorsk, och trilskande koppling. När ska detta elände med kopplingen finna sitt slut? Hemma igen efter tävlingen tyckte jag att den gick lite illa så jag gjorde ett täthetsprov och det visade sig att insugsventilerna på ena cylinderbanken var otäta. Tycker ändå att 1.05 på Kullen med otäta ventiler är ganska bra.

Bara att laga hos Cox för att sedan komma till start i Velodromloppet.

Detta blir min första resa till Karlskoga och Gelleråsen. En bana som jag kom att gilla.

Trots en massa olika förbättringsförsök började kopplingen bråka redan på formationsvarvet. Jag hoppades att den skulle greppa bättre efter några varv vilket den gjort tidigare. Jag börjar misstänka att om jag står för länge med motorn igång i line up så blir bromsvätskan i kopplingshydrauliken för varm och därför börjar kopplingen slira.

Starten gick och ett par bilar krokade ihop längre bak i fältet varav den ena stötte mot mig. Det blev bara en liten tryckare på höger bakhjul och jag hade turen att kunna gasa mig ur situationen. Nu hade snabbe Johan Lund (C-klassen) kommit ikapp efter en dålig start och jag kunde hänga på honom en liten stund och lära mig banan. Tyvärr kunde jag inte hålla tempot uppe då kopplingen blev allt sämre, men jag lyckades iallafall ta mig i mål som näst sista bil. Planen var klar inför nästa heat. Inte varmköra så länge innan start.

På söndagen kom ett regnväder av biblisk karaktär. Jag hade tillfälligt fått rätt på kopplingen och lyckade göra en ok start. Jag klättrade flitigt från 13:e plats till 8:e plats men vid en varvning då jag dessutom kommit ikapp och kämpade om 6-7:e plats blev det lite oro i fältet och jag kom ut i en rejäl vattensträng och snurrade 2,5 varv. Inget annat hände än att kopplingen hängde sig igen och började tokslira. Jag jagade ikapp igen, tillslut på 11:e plats totalt, dvs 3:a i klassen. Totalt 5:e snabbaste varvid och näst snabbast i klassen, bara



0,6 sek efter Oliw med sin RPB och 0.8 sek före Bertilsson och hans supersnabba Dolling.

Nu var det åter dags för Knutstorp och älskade Sportvagnsmeeting.

Återigen ny slavcylinder till kopplingen. Nu måste det bara funka. Min bil hade en slavcylinder från Volvo amazon som trycker på kopplingsarmen. Många andra kör med willwoods dragande cylinder och verkar ha mindre problem. Jag har ändå tyckt att detta har ju fungerat sedan 1966 och borde därför fungera även nu.

Knutstorp blir en helg med mycket mekande och ingen som helst framgång. Kolven i den nya slavcylindern måste svarvas om, då den har sylvassa kanter och fastnar på vägen tillbaka i cylindern. Jag passar även på att öka dimensionen på rören i kopplingshydrauliken. På kvalet verkar allt fungera som det ska men redan på väg ut på andra varvet i race 1 smäller det till och metallbitar flyger från bilen. Motorn tvärdör och det är färdigkört för helgen. Det visar sig att segerringen som håller kopplingsarmen har lossnat och armen har tryckts ut och fastnat i tryckplattan som i sin tur slagits sönder och vispat itu allt den kommit åt, inklusive sprängkåpan i växellådan. Inget att hänga läpp för tyckte jag och hjälpte Bosse Lindman i speakertornet istället.

### Första segern

Med willwoods dragande slavcylinder var det på Mantorp det hände. Första klassegern. Efter en hård kamp med Niclas Benseik lyckades jag till slut skapa en lucka och kunde koncentrera mig på att jaga ikapp Vinberg och ta mig förbi honom och fixa min första seger. Den smakade mumma, men säg den lycka som varar. I race 2 går ena motorfästet av och jag tvingas bryta då motorn står och vippar på växellådsfästet och dunkar mig i ryggen.

Falkenberg kör vi för skojs skull. Efter två säsonger med tekniska bekymmer åker vi till Falkenberg för att leka. Jag vet att bilen kan om den vill och jag gillar Falkenberg skarpt. Vi kör fredagens träning men skippar kval och race 1 då sonen förlagt barndop och bröllop just den helgen. Men upp i ilfart på kvällen för att medverka i Formel Vee-klubbens årliga middag och sen köra avslutningsheatet för året på söndagen.

Utan kvaltid startar man som bekant alltid sist fältet. Jag gör en kanonstart och lyckas knipa några placeringar redan i starten. Jag kör så småningom upp mig till en tredje plats i klassen och har tvåan i sikte. Men vid en varvning ville den långsammare föraren vara en gentleman och försökte gå lite längre ut till vänster och placerar sitt ena bakhjul utanför asfalten och snurrar precis framför mig. Jag lyckas väja men snurrar själv. Jag tappar kontakt med tvåan men kommer iväg igen utan att tappa några placeringar.

Nu laddar vi inför 2019

### 2019 Segeråret Kinnekulle Historic meeting

Regn och halka...

På Kinnekulle körs alltid rullande start vilket inte är det normala för formelbilar i FIA. Starten släpptes trots att fältet inte var samlat och jag gjorde i förvirringen en riktigt dålig start. Blir omkörd av Jerker Vinberg direkt och tvingas ligga bakom honom länge. Kampen var hård men taktisk och på rakan inför sista varvet tar jag mig förbi och håller ledning i B-klassen in i mål. Supernöjd med att ha behållit lugnet medan jag lyckats balansera bilen i regnet och följt planen.

Efter en betydligt bättre start på en bana som var under upptorkande i spåret kunde jag hålla mina klasskompisar bakom mig. Jag hade istället en bra fight med en formel-J men som när jag väl kom förbi lämnade bakom mig. Sen blev det kamp med några C-bilar innan jag slutligen gjorde en liten, men snygg, piruett på baksidan. Det är livs-

farligt att försöka "safea" i en racerbil. Ingen skada skedd, jag tappade inget mot de andra i klassen och jag fick en trevlig kamp med Anders Tjärnlund i en C-bil ända in i mål. Totalplacering 8:a, totalt 6:e snabbaste tid och seger i B-klassen.

### Velodromloppet Karlskoga

Efter en bra start hängde jag på täten och höll min plats genom större delen av racet. Klungan i topp 8 kunde dra ifrån lite grann och jag kände mig rätt trygg bakom de snabba C-bilarna. Med några få varv kvar krockar två bilar oturligt nog ihop och safety car kommer ut. När SC släpper oss var det bara tre varv kvar och på sista varvet lyckas jag ta mig förbi bilen framför, efter att han fått en dålig utgång från sista kurvan. Jag lyckas hålla honom bakom hela vägen i mål och slutar som total-7:a och med SEGER i B-klassen. Dessutom inför fulla läktare.

En sak jag lärde mig var att man hinner få i 4:an mellan Ejes och hårnålen.

I race 2 lyckas jag bli sexa totalt och vinner klassen före Cedrik Nyberg precis som i race 1.

### Ring Knutstorp. Hemmabanen där ingenting har fungerat hittills.

Nu med ny, lättare kaross.

Underbart väder hela lördagen. Regn. Nu har även fjolårets mästare mönstrat på. Detta kommer bli tuftt. I kvalet var jag 3:e snabbaste B-bil och 7:e totalt.

Jag gör en ganska dålig start och blir frånåkt av Tommy Johansson (C), som



får ett litet kast i första kurvan och jag kan återställa ordningen och jaga ikapp Bertilsson (B) och lyckas hitta lite grepp på utsidan av honom i "Idioten". Nu har jag bara Lillen framför mig i B-klassen och när vi är i Liton är jag i läge. När Lillen går över bäcken laddar han lite hårt och spinner ur sig och jag leder klassen därefter ohotad. Kommer i mål som 5:a totalt och 6:e snabbast och med seger i B-klassen.

I race 2 startar jag P6 och får det ganska trångt i "Ronnie Peterson-kurvan", men alla tar sig igenom snyggt och prydligt. Efter en tuff start och ett par riktigt hårda varv börjar fältet ordna upp sig. Vi byter plats, jag tappar några och tar några placeringar. Efter en fantastisk rolig och tuff kamp med Anders Bertilsson, som varar hela vägen in i mål, slutar jag till slut som totalt fyra och tvåa i klassen. Bertilsson är tidigare riksmästare i historisk formel och riktigt snabb. Min nya lite lättare kaross har gjort att jag kan hänga med toppen bättre. Dessutom personbästa på Knutan med 1.11,0 vilket är 2,1 sekunder snabbare än förra året. Sveriges bästa arrangemang är till ända och vi längtar redan till nästa SSM.

## Mantorp

### Race 1

Startade på 14:e plats av 24.

Tvåa bland B-bilarna. Tappade snart en plats men kom tillbaka. Hade en riktigt rolig kamp med Anders Tjärnlund då vi bytte plats flera gånger. Vi lyckades även klättra några placeringar var och slutade som 11:a och 12:a totalt och 1:a och 2:a i klassen.

På Mantorp blandades vi tillsammans med både Formel Vee klass C, Formula Junior och Nordisk special. Många bilar på banan men full respekt.

Vi lyckades till slut ta oss i mål efter ett otroligt spännande race där Anders i sista kurvan gick tigt och jag tog höjd. Jag fick en bättre utgång och kunde kasa förbi honom i utgången för att sedan ha ett dragrace med Erik Jonsson i en C-bil. Seger i klassen, inte helt nöjd med tiden men vad fasen, vem bryr sig. Jag vann ju!

### Race 2

Denna gång startar jag P10 totalt. Efter en hyfsad start kommer vi in i Parisern med lite omärandrad ordning. Jag har tappat en placering mot en C-bil. Ham-

nade ganska direkt i en fantastisk rolig fight med Janne Lindqvist (nr 61). Vi slogs hårt och ärligt om segern i B-klassen ända tills min koppling började slira igen. Det gick ganska fort från ett litet slir till inget grepp överhuvudtaget. Jag tvingades bryta då jag nästan inte kunde ta mig fram mot slutet. Väl inne i depån kunde jag stå helt stilla med motorn igång och växel i. Tråkigt slut på en i övrigt fantastisk helg. Det visade sig att lamellen hade pulveriserats på ena sidan. Varför, är det ingen som vet. Enligt resultatlistan hade jag i alla fall klarat kvalifikationsminimum och fick poäng för en fin 6:e placering men då tidtagaren inte skrivit in rätt kvalifikationsminimum, så ströks mina poäng en månad senare.

Nu är det bara att byta koppling igen och ladda inför Falkenberg.

## Falkenberg Classic

Tävlingen gick inte helt som planerat. Men det gick tillräckligt bra iallafall. Heat 1 kördes först på söndagen under de arla timmarna med lite dimma och mycket fukt, very damp (VD) som den gode Clarkson hade sagt. Detta gjorde att varvtiderna blev ca 5 sekunder långsammare men det gällde ju alla.

Jag lyckades kasa runt på 1.01,209 och placerade mig 2:a i klassen och 7:a totalt, vilket jag är mycket nöjd med. I andra heatet blev det värre, Mycket värre.

Jag startar P5 och får en fantastisk start. Ligger 4:a första varvet och jagar på bra. På väg ut på 3:e varvet går det lite fort in i sista svängen och jag får inte grepp, bilen understyr och det svarta som ska vara under bilen räcker inte riktigt till. Greppytan blir grön, ojämn och extremt hal. Jag gör allt för att hålla en rak linje parallellt med banan men bakvagnen börjar studsas och jag blir passagerare medan bilen snurrar ut på banan igen medan andra bilar kommer i kapp. Det blir trångt. Jag fortsätter okontrollerat, utan att ha kolliderat med någon annan, över till andra sidan banan och stannar



precis vid depåinfarten. Nu tänkte jag först ge upp men så vaknade racern i mig och jag tänkte bara "nu jävlar ska jag visa dem, nu blir det jakt". Jag körde sakta genom bandepån och sen tillbaka ut på banan igen. Jag vet fortfarande inget om att mina poäng från race 2 på Mantorp är strukna. Kuskade runt på 54-tider och kom efter 1,5 varv ikapp den som låg näst sist. Efter 17 varv kom jag i mål som 4:a i klassen och 9:a totalt. Vi var 24 startande. Trots att jag inte är nöjd med att snurra av så är jag väldigt nöjd med körningen efteråt.

Jag är också glad att poängen räckte så jag kunde säkra vinst i Formel Vee Cupen klass B, RHK Formel Vee klass 65-68, och total seger i Riksmästerskapet för historiska formelbilar med 101 poäng, två före Johan Lund och tre före Lars-Gunnar "Vegas" Johansson. Fick även pris för årets klättrare i Formel Vee-klubben.

Mitt mål från början var att ligga topp tre i klassen inom tre säsonger och nu är mitt mål att bilen ska hålla för 2020 och kanske åka en tur till Finland och Avhenisto för att delta i den finska delen av Finnkampen. Följ mig gärna på facebook eller klicka på mina filmer från loppet på min youtubekanal "rugrace74"

Tack för i år och håll tummarna för mig nästa år. Vi ses.



# I BETRÅKTELSE AV FART OCH FORM

Text: Göran Larsson Foto: Gerry Johansson (naturligtvis) och där så var omöjligt: GL

Att ta med sig kamera till en mångprisd fotografering gör en lite försiktig. Det är som att köra sin entusiastbil (om man känner på sig att man slarvat med underhållet) till en mönstermekaniker, man känner en rädsla för att bli påkommen med ofärdigheter. "Hur trakterar du vapnet ditt, unge man?" kan man känna, trots att man inte längre är ung. Nåväl, jag packar undan funderingarna i kameraväskan och styr nordväst, ut på Kullahalvön, passerar det lilla samhället Grå läge som ligger strax innan Höganäs i ett regnigt grått. Kör igenom staden och sedan, i ett stort vackert hus inte särskilt långt ifrån ett för dagen vredgat västhav bor Gerry Johansson och Ann Jansson. Jag parkerar och visas rätt av Gerry i öppen ytterdörr. Det som först möter mig då jag kommer in

är Anns verk, rader av oglasade keramikcylindrar i det stora dagsljuset från fönstret. Rena och kraftfullt självklara. Det är det vackraste i keramikväg jag sett.

Vad jag på förhand kände till om Gerry Johansson var följande: A: han har under en period jobbat som frilansande fotograf åt bland annat Illustrerad Motorsport. B: han är en av Sveriges främsta konstfotografer och C: han äger en Porsche 911 SC. Mycket mer är det inte. För några år sedan frågade jag via mejl om jag fick använda en av hans motorbilder och nu... varför inte? Kombinationen bilfotograf och konstnär känns lite annorlunda och intressant. När jag förberett mig har jag tänkt på frågor om vad som fick honom att gå från att zooma in 70-talsbredda por-schar på Knutstorp till att medelst

Hasselbladare skära kvadratiska utsnitt ur den människopåverkade omgivningen. Vad lockar i A som kan följas upp i B? Så tänkte jag mig, men av just det blev det inte så mycket. Vi hamnade, måhända naturligt, mest i bilpratet. Gerry började sitt motorsportfotograferande, inte så mycket för inkomsten ("man fick 150 kronor per bild") som för att komma nära. Oftast i Sverige, men det tog honom också en gång, gömd i Ronnie Peterssons transportbil, (Ronnie körde då formel 3), så nära man kunde komma Monacos Grand Prix 1968. I övrigt var Gerrys bilfotande i huvudsak svenskt, inklusive alla år F1-tävlingar kördes på Anderstorp. De flesta av korten är svartvita, förutom de inledande stortävlingarna på Anderstorp då Bonnier med flera var på besök med stora sport-







vagnar. Det är stilstudier från de flesta svenska racerbanorna av högsta kvalitet. Mycket 60-tal, de svenska racingbanornas första decennium. Dessutom, och det är lite märkligt med tanke på Gerrys senare fotograferande, så är det många fantastiska förarporträtt, inte minst från F1-depån i Anderstorp mellan 1973 och 78. Stjärnor i tanke och stillhet. Gå in på hans hemsida Racepace.se och titta.

Förutom tidningsuppdragen resulterade det i två motorsportpublikationer, Race 74 och 75 tillsammans med journalisten Sven Berggren. Redan då var han engagerad i tidskriften Populär fotografi, som med tiden blev Aktuell fotografi. Men i mitten av 80-talet säljer Gerry delägarskapet i tidningen för att ägna sig åt vad han velat ända sedan studierna på konstindustriella utbildningen i Göteborg: det fria fotografierandet.

Konst är inte så jävla enkelt. Ja, en Zorn, en Carl Larsson upplever väl de flesta som omedelbart tilltalande, och måhända även att många går igång på en Chagall eller en impressionistisk Renoir. Men ställ dig framför en Miró, Klee, en Pollock eller en i raden av Andy Warhols massproducerade konservburkar och försök uppfyllas. Det är inte alltid man gör det. Gerry Johansson är, det ser jag när jag söker på nätet, en av landets mest uppburna fotografer, med utställningar world wide och 26 bokpublikationer under bältet. Böcker ofta med geografiskt orienterade titlar som Deutschland, Sverige eller Tokyo. Om vi tänker oss en motorsportbild är den ofta tagen med lång slutartid för att det skänker känslan av att bilen (om det nu är det man fotar) rör sig fort genom ett stillastående landskap, trots att det är bilen som är skarp och det stillastående som är suddigt. Illusionen av rörelse. I Gerrys bilder är det stilla. Ibland oroande tyst och lämnat, som att ett Tjernobyl har inträffat i Staffanstorp, Åsljunga eller Hörby. Människor finns inte, däremot det av människan skapade. Kvadrater med avbildningar där det mesta är av människohand skapat och ordnat och som i Gerrys skildringar blir stilleben av formkontraster, skönhet, överraskning, fulhet eller humor. Eller något utöver och vid sidan om



beskrivningar. Allt i svartvitt, i grått läge. När jag första gången slog mig ner med boken "Deutschland" gjorde jag det med tanken att förstå, och jag sökte i bilderna efter förklaringar som jag inte fann. Jag granskade femton, tjugo blad och började sedan om igen, fortsatte med tjugo till, men det var först då jag en dag senare plockade upp boken och lät motiven komma till mig snarare än att jag fann dem som jag försvann in i dem. Jag såg civilisationskritik, början av en pjäs, humor, betraktelser på mänskliga ambitioner som kommit på skam, sammanförningar av objekt som ofta kändes misslyckade, av en slump eller medvetna mänskliga försök till försköning. Det var meditation och njutning.

Jag lämnar det där.

Jag försöker beskriva vad jag ser i bilderna för Gerry. "Jag tycker om



misslyckanden” säger han, ”och att man på något sätt måste lära sig att acceptera sina misslyckanden.”

Det är först i efterhand som jag funderar över om det är mina misslyckanden han kommenterar.

Sedan är vi strax i KAK-rallyt och det är 1975 och Gerry tävlar med en BMC Cooper tillsammans med kompisen Henrik Valli och på en sträcka blir de omkörda av Björn Waldegård och hans Lancia Stratos. ”Det var en av de häftigaste upplevelser jag haft när den for förbi. Och det ljudet.”

Detta är kännedom D: Han har tävlat också.

Men rally kom egentligen senare, först har han kört på bana med koja och Saab, gärna i Danmark, ”Där fick man en startavgift som var så pass stor att det lönade sig att köra där.” Ofta var det tillsammans med kända MSCC-profiler som Per Hågeman, Lennart Henjer och Magnus Nergaard. På en av bilderna syns Gerry skifta framhjul till Saaben: ”Vi brukade göra lite mer avancerat mekande. Jag hade alltid en standardmotor för landsvägen och bytte till tävlingen. Efter loppet bytte vi tillbaka. Det tog högst en kvart. Men det blev rätt fullt i bilen. Släp var det inte att tänka på”

E: han skruvar.

Senare blev det mer rally än bana, bland annat då KAK-rallyt 1975. ”Det blev mycket köra under en tid, ibland kunde man köra tre olika tävlingar över en helg. Ett rally på fredagen, ett på lördagen och så ett rally special på söndagen.

Medan vi har suttit och pratat har regnet dragit bort och himlen spruckit upp. Då jag på tillbakavägen passerar Grå läge igen, slänger jag av ett foto i farten. När jag kommit hem tittar jag på det. Det regngrå är borta, det är blått färgat av gult.

F.





Mattarbodum

1. Anderstorp 1977. Justeringar på Ronnies sexhjuling. 76:ans modell
2. Anderstorp 1977. Ronnie i sexhjulingen. 77 års modell.
3. Brabhams fläktbil, som kom, sågs och segrade med Niki Lauda. Drogs sedan tillbaks.
4. Gerry och Hasse Valli. BMC Cooper
5. Gerry byter hjul på Saaben.
6. Gerry på Roskilde ring



Fotograf

Gerry Johansson

1974



KVÄLLSPOSTEN

# NEWSRACE



Text: Göran Larsson Foto: Gerry Johansson

Under hela 70-talet var Knutstorps Newsrace, vid sidan av F1-tävlingarna på Anderstorp, den stora svenska motorsportshändelsen under året. Det var då som ett EM-lopp i F3, som pågick i 40 varv kunde vara huvudattraktionen, och då bilarna i värsta standard- och GT-klassen var spektakulärt och vackert breda, till skillnad från senare tiders inskränkthet i skärmbredd och brutalitet. För att förgylla de där tävlingarna bjöd man flera gånger in Ronnie Peterson, ibland ordnade man en bil på plats, men de sista gångerna kom Ronnie med fabriksbil och backup från BMW.

1974 var året Ronnie skulle ta vm-titeln i formel 1. Han hade visat sig vara snabbast 73 och nu hade Fittipaldi dessutom lämnat Lotusstallet till förmån för McLaren. Men Lotus 72:an började bli gammal och trots att han vunnit både Frankrikes och Monacos GP innan helgen på Knutstorp var det en missräkning för både honom och Lotus och oss som följde VM-cirkusen via den knapphändiga information som dåtidens medier levererade. Ofta dagar efter loppens genomförande. Ibland fick man vänta tills Teknikens värld kom ut.

Till Knutstorp kommer han med en BMW 3,0 CSL, hans andra tävling för fabriken, och slår Jan Lundgårdhs banrekord med två och en halv sekund. Det första heatet vinner han med 27 sekunder läser jag mig till på nätet. Trots att jag var på plats har jag inget minne av segern i första heatet, kanske var det årets nybreddade porschar som stal känslorna, enbart avåkningen som döpte om kurvan efter långa rakan, skapade bärig publicitet och efterbörd. Men inte tycks han särskilt generad då han på racerförarvis, med händerna, diskuterar händelsen med BMW:s stallchef Martin Braungard efteråt. Och orsaken visade sig vara att de låsningsfria bromsar som BMW experimenterade med, inte höll.

Jag tycker mig minnas att han i en intervju med IMS i samband med tävlingen trodde sig kunna klara Knutstorpssvarvet på 55 sekunder med sin F1:a.

Vår man i världen hade varit hemma och visat upp sig.

En vecka senare vinner han Italiens GP på Monza.



"So you'd ask him how it felt different from before, and he'd say: 'Ummm, slides a bit more...'  
Where? At the front, the back, both ends? And he'd say he wasn't really sure. Made me tear my hair out. Then, of course, he'd go and put the bloody thing on pole position, so you couldn't really get too mad with him."



Colin Chapman



## ÅRSMÖTE

Och det var afton den 8 februari det gyllene året 2020. I Hyllie i Malmö samlades en stor skara MSCC:are för att där genomföra det stipulerade årsmötet. Herregud så uppväxt det är det området, med skarpa höghusbyggnader som rättvridna turnering torso-wannabes. Nå, här slog sig församlingen ner och inledde med en välkomst, för de sugna på den slags, och lyssnade på genomgång av det som stadgeenligt genomgås på denna typ av möten. Var och en i styrelsen presenterade sitt ansvarsområde. Noterbart: Ekonomin god, medlemsantalet all time high vid 425 och att styrelsen berikades med en nionde medlem i Pontus Fyhr, den Eliserattande ynglingen från Lund. Och jubilarer beblomstrades, några för

ackurata födelsedagar, såsom Jan och Ulf och andra för i klubben långlivade (50 år!): Lars Hansson på plats och ställe och Thomas Appelgren i sin frånvaro – båda belönade med ”ständigt medlemskap”. I övrigt diskuterades möjligheter till prova-på-körning i samband med KM-körningarna.

På detta följde stand-up från Tärnaby, måhända inte vad man förknippar stället med. Flera sittande fick agera bollplank till den stående.

Därpå förflyttning en trappa ner och mer dryckesmöjligheter, för de som..., innan det var sittning till bords för en förrätt av najadlax, därpå huvudrätten som var en kycklingfilé höljd i ört-

buljong med rostade betor. Till detta fanns det givetvis möjlighet till förfriskningar med hjälp av olika kulörer vin och öl, för den som fortfarande... Allt voro mycket välsmakande. Så presenterades och saluterades KM-mästerskapets snabbaste vilka försågs med stor grannlåt och andra förtjänta av hyllning hyllades, innan det hela avrundades med en dessert av citron-tartelette med halloncolis.

Sedan gjordes det lite som det behagades. Vissa passade på att ta anrättningen i sin helhet och stannade helt sonika kvar över natten. Och på den vägen är det kanske fortfarande för de som ... Så var det klart, nu kan resten komma.

Text: Göran Larsson Foto: Patrik Jönsson och GL







## The new generation

Text: Göran Larsson Foto: Bengt-Åce Gustavsson och GL

**P**å vägen mellan de sydsvenska slätterna österut passerar jag en rad jägare, kanske tio, med ryggarna vända emot vägen jag far på, någon iförd tweed rakt såsom en engelsk lord och med hagelgeväret vilande i armvecket. I väntan på fasan måhända. Det är tid för det. Jag är på väg till Blentarp.

För i Blentarp bor Oskar Jakobsson. Oskar kör miata och tillhör den nya tidens racerförare. Den som började tävla innan de fyllt körkort och som tillskansat sig mycket av sina färdigheter via SIM-racing. För de som är uppväxta i den förra halvleken så står det för Simulated och innebär ett förflyttande av racerbil, bana och körskicklighet till en imaginär värld, och sig själv till en (racer)stol placerad framför en bildskärm med tillhörande dator. Sedan kan man tävla, mot sig själv eller likasinnade på nätet. Många av dagens F1-förare ägnar sig åt det.

Vi har slagit oss ner, Oskar och jag, med varsin kopp kaffe i familjen Jakobssons

vardagsrum. Oskar är 20 år men har redan kört sin Mazda Miata i Roadsport C i Spvm, KM och MX5-cup under fem säsonger. I Roadsport C får man nämligen börja köra redan vid 16 års ålder. Då hade han redan kört SIM ett par år, och det bör tilläggas, motocross, något som säkerligen gjort gott för balansen. Inicialt "var det väl jag" säger pappa Mikael, "som fick in honom på motorsvängen". Mikael som kört både MGB och formelbil i klubbmästerskapet. Bland annat ägde han John Olesens klassiska modersport-MGB för ett tag. Just nu håller han på att förbereda sig för äventyrsresa till ett östligt Långtbortistan. Outlanding är begreppet. Ibland kommer han med ett inpass i mitt och Oskars samtal.

Jag undrar över hur SIM-racingen kan bidra till den mer reella situationen i bil med fyra faktiska hjul på verklighets hård asfalt. Då börjar Oskar, likt många före honom i depåer världen över, att använda händerna för att beskriva bilens läge och förtydliga sina ord. "Jag kan öva på en kurva mycket mer ingå-

ende och testa olika tekniker och sätt att ta mig runt. Testar hur och i vilken vinkel jag kan ta apex. Finns inte just den kurvan kan man hitta en liknande från någon annan bana i världen som finns inlagd i datorn. Det sparar tid och pengar. Framförallt kan man lätt jämföra sig mot andra förare i hela världen. Det är också viktigt för min utveckling att kunna jämföra mig med konkurrenter. Därför tycker jag att MX-5 cup är en utmärkt klass att köra för att man då lättare kan jämföra sig med sina konkurrenter som har samma förutsättningar som jag".

Vad gäller SIM-racing så tog sig Oskar till skandinavisk final (tolv bästa) i Porsches Carrera esport cup i november. En tävling som sändes live och kommenterades av Janne Blomqvist och Björn Wirdheim.

Ja det är en sak tänker jag, men att gå från den trygga sittplatsen framför datorskärmen till att pressas av riktiga G-krafter och förhålla sig känslomässigt till hastigheter och avbärarräcken,





det måste väl vara ett stort steg. Var du inte rädd i början?

”Jo. Det är stor skillnad. Det tog två år till att jag verkligen kände att jag kunde lita på bilen, till jag kände mig som ett med den.”

Men då skall man veta att han var flera sekunder snabbare än pappa Mikael redan första gången de testade bilen på Knutstorp.

Nå, det här med lika förutsättningar: bilen. Oskar kör den miatans ursprungliga NA-modell med motorn som originalt ger 131 hk, med den mappning som tillåts ger den cirka tio hästar till, eller 117 på bakhjulen. Oj, tänkte jag, som trodde att trimningsgraden var större. Många som kör NA-modellen lägger i NB-modellens motor som ger cirka tio hästar mer, men då kompenserar reglerna som i stort grundar sig på ett effekt/viktförhållande (för C-klassen gäller lägst 7,3 kg/hk) som gör att Oskar tack vare den lägre effekten, kan köra sin bil 50 kilo lättare än sina konkurrenter. Omkring 1010 kilo med förare.

Väghållningsmässigt är det bland annat byte av fjädrar och dämpare och med en däckbredd på 225. Däckvalet är fritt men alla kör kumho. Själva har Oskar och pappa Mikael inte gjort mycket med bilen sedan de köpte den för fem år sedan. De har ändrat på cambern, men det är i stort det. De är förövrigt inte mycket till mekare, därför lämpar sig miatan bra. Oskar är mycket nöjd med bilen och dess beteende på banan. Och han har att jämföra. Han har varit engagerad som förarutbildare och därmed fått köra alltifrån moderna Ferraris till Lotus Europa och Volvo 142 och när jag frågar efter favorit så blir svaret: ”Min miata. Eller kanske den clubmanbil jag körde på KM5.”

Mikael bryter in: ”Förklara vad du har sagt om bilen, jag tycker det är så bra.” ”Den har världens bästa framvagn. Man får en fantastisk känsla och precision vid turn-in. Bilen går nästan alltid dit man vill så länge man anpassar farten rätt. Sen är bakvagnen följsam och förutsägbar”.

Jo, de verkar nöjda med bilen. Oskar

har förövrigt en likadan som vägbil. På min fråga om vad han är mest nöjd med. (En fundering mer kopplad till vad han gjort med bilen, som därmed faller lite vid sidan om, med tanke på att de egentligen inte modifierat något), så blir svaret: ”Ja, det får väl bli att jag växt ihop med bilen. Det är jag nöjd med.” Hur var det nu med Mazdas motto – Jinba ittai – bilen som en förlängning av föraren.

Med tanke på bilens förmåga och Jakobssons tekniska dito så är det inte planerat några förändringar till nästa säsong, en säsong som blir nummer sex med den. Det säger väl en del om varför man väljer miata tänker jag, innan jag vänder hemåt. Jag lämnar Blentarp och kommer snart till Veberöd, vid infarten till samhället har de placerat en stor vintrigt dekorerad informationsskylt. ”Julhandla i Veberöd. Julskyltning 1 Dec kl 15-18.30”. Då bör man påpeka att dagen jag sveper igenom samhället heter 11 januari och vi styr mot tjuugondag Knut. I de här trakterna ändrar man inte på ett vinnande koncept.







Text: Göran Larsson  
Foto: Bengt-Åce Gustavsson och GL

# Ett, tre tu

krympa ju äldre man blir, och på det kopplingarna människor emellan. Där har man en start som skapar en god stämning.

Fredrik äger och tävlar med en gul miata NB i MSCC:s klubbmästerskap, i spvm och i mx5-cupen. I märkescupen kör man antingen standard eller modified, en klassificering som inte spelar någon roll i KM eller spvm, där det är roadsportklassificeringen i hk/vikt som gäller. Fast när och hur man kör mx-cupen eller det är spvm som är arrangör har jag fått mig förklarar så många gånger nu att jag alldeles glömt bort hur det förhåller sig. Fredrik kör hursomhelst i klass modified, den med friare regler vad gäller hjulupphängningar, viktbantning och hjuldimensioner. Vad gäller motorn så får man endast mappa den genom att ställa tändning och bränsleinsprut så att detta blir så optimalt som möjligt. Inget, (och det understryker Fredrik), annat. En inställning som kanske ger tio hästar extra krut.

Det kort om bilen. Vad gäller Fredriks egen utvecklingskurva inom banåka så ser den översiktligt ut så här: I grun-

de dagarna badade i sol, från Österlen and all over till Vejbystrand, och på den vägen blev det. Hon föll som Linné.

Fredrik har när jag kommer, det måste sägas, dukat upp rejält, med tre sorters bröd, ost, paprika, två olika skivade skinkpållegg, en Röglekorv (som naturligtvis smakar mumma), någon röra, frukt, melonklyftor, juice och kaffe och antagligen något mer jag glömt. Vid detta dignande matbord slår vi oss ner och bekantar oss lite med varandra. Fredrik nämner namnet på den firma han jobbar på, "IT, du har säkert inte hört talas om den, den är inte så stor" och beskriver var chefen bor och vad denne heter...

Det sägs att universum hela tiden expanderar, men jag upplever det som att världen oförtrutet fortsätter att

Jakten på miatans hemlighet tar mig denna gång nordväst, till Vejbystrand. Här bor Fredrik Nordlander. När Linné, Carl von, några hundra år tidigare, såg det nordvästskånska landskapet utbrast han: "Härligare land kunde icke naturen avbilda än det som är här mellan slätten och skoglanden. Intet land i Europa överträffar denna ort i fägring och behaglighet, i mild klimat och fetma." Om det var exakt Vejbystrand herr Linné avsåg vet jag inte, men hit lyckades Fredrik locka Anna-Lena från Lycksele ("eller rättare sagt en fyrvägskorsning ute i vildmarken som heter Vänjaurbäck") efter en helg-guidning i ett Skåne som

den ett gediget motorsportsintresse som fick honom att - efter många hyrkartsdrabbningar med goda utkomster - köpa sig en Opel Speedster för gata och trackdays. Så långt allt väl, ända tills han började omköras till höger och vänster av en massa miator på de där banträffarna. Inte nog med att de var snabba, miator är dessutom inte behäftade med den kostnadsdrapa som till exempel en ljustanordning på en Speedster eller Lotus Elise medför om närlinjeuppstår. Så skulle man nu börja fundera (vilket Fredrik gjort) på att köra lite tävling var även detta något att förhålla sig till. Så blev det att Fredrik köpte sig en miata NB (alltså mk2 för oss som tänker engelskt) i racingkonverterat skick, för standardklassen. Med denna och en kompis, som mekat STCC-bilar, som stöd, begav han sig till första tävlingshelgen, SSM 2017, för att visa sin kapacitet bak ratten. Efter första träningspasset har han levererat varvtider som är tre sekunder långsammare än näst sista bil och han åker försiktigt och ställer sig i depån. Tillintetgjord och med beslutet att kasta in handduken. Endast kamratens strukturerade inställning och pepp får ut honom till pass två - och då detta summeras är hans placering näst sist. Det är en stor seger.

Även säsong 2018 kör han bilen innan han önskar mer och modifierat, och säljer "99" till Torbjörn Olsson som fortsatt tävla med bilen, och köper sig en annan NB, redan konverterad för modifiedklassen, från Göteborg. När jag frågar varför han inte bara byggde om "99" så svarar han "att bygga om från standard till modified hade varit för omfattande, det skiljer mer än man tror vid en första anblick. Dessutom är det så", han visar med ett finger i mitten av sin ena handflata, "jag byter olja och

bromsklossar, thats it." Men han har, som ett ge-sig-fan-på och för att motbevisa sin egen uppfattning om sig själv, renoverat stora delar av huset, och jag tänker att det är samma egenskaper som gjort honom tretton sekunder snabbare per varv sedan den där första träningsdagsprövningen på Knutan 2017. Tre år och mängder med varv. Säkert hundra med Oskar J som bisittare. "Jag vinner inte men är kanske topp-fem i KM och topp-tio i spvm och cupen." Han tycks bestämd och förtröstansfull över att progressionen skall fortsätta, det är som den där barnramsman man räknar upp tills man nått cresendot: Ett, två, tre, på det fjärde skall det ske, på det femte gäller det, på det sjätte smäller det!

Fredriks beundran för miatans vägegenskaper är tydlig. "Du kan ta en Porsche eller liknande, de hänger inte med. Det är många som bytt till miata."

"Men Dymling har gått andra hållet", försöker jag, men avböjer svar och säger att det skall Max få förklara själv framöver. Mazdagrupperingen skall inte få stå oemotsagda i all oändlighet.

Jag berättar för Fredrik att min enda encounter, (på bra svenska), var en kort provkörning inför ett eventuellt köp av en NA. "Jag hade förväntat mig en körglad liten bil med komfortkänslan hos en modern golf, volvo eller nåt, men den kändes spartansk som min MGB och det hade jag ju redan en." Han ser lite förvånad ut, och jag förklarar att upplevelsen inte var dålig, bara förvånande, och att min MG var ganska väghållningspreparerad. "Det är lätt att göra miatan fantastisk och man har ganska fria regler vad gäller hjulupphängning, du kan välja Öhlins, Heijel, D2 eller något annat. Och även om en standard-

miata är kul så är en racekonverterad fantastisk. Från början var ju tanken med roadsport att man skulle köra sin bil till och från racerbanan, men det är nästan en omöjlighet som det blivit."

På Falkenbergs säsongsavslutande tävling körde han sin miata i både roadsport och modsport och jag undrar om det var utan modifikation? "Slicks. Det var det enda, jag hade en omgång slicks som jag fick med bilen. Med dom körde jag sex sekunder långsammare per varv", säger han med ett leende. "Det var hårda gamla puckar. Dom blev aldrig varma. Det krävs mer aerodynamik för att en miata ska få upp värme i gummit," och han relaterar till en miata med mycket aeropåbyggnad i modsportklassen. "Till andra heatet körde jag med mina vanliga däck. Då gick det bättre."

Vi pratar om konkurrensen i klassen, hårdheten och att inte förvänta sig någon söndagshänsyn på banan. Det kan vara tufft. "Lämnar man en lucka så tar dom den. Även om det är riktigt tajt. Ja åtminstone toppfem-förarna i KM och topp-20 i spvm och cupen."

Bilen kan vi inte titta på, den är iväg till Växjö för genomgång inför kommande säsong. Han längtar.

Han verkar nöjd med det mesta kring bil, kolleger och tävlande. Att ha sin lilla egoupplevelse till en överkomlig peng. Vad han saknar är dock kamrater med samma intresse. "Det är ont om dom här, det är inte så många man kan sitta och prata racing med som vi gör nu." Sonen har dock börjat visa intresse för det, vilket gläder honom. När jag berättar att det 700 meter från honom bor en racingdignitet av stora mått i Bertil Carlsson, (expert inte minst på miatans role model, elanen) så känner han inte till det. Det är möjligt att just Vejbystrand följer universums expanderande och går stick i stäv mot min egen teori.

Röglekorven har smakat väl, övriga familjemedlemmar har kommit hem och det är dags för mig att lämna. Det är januari, kylan och snön har i och för sig inte uppenbarat sig denna usla vinter, det är nästan som våren redan är här, men ännu dröjer det några månader innan racingsäsongen drar igång. Men han tycks redan vara på väg Fredrik. Ett, två, tre, på det...



# VI KÖR OCKSÅ MIATA!

## 1. Varför miata?

- Jag har senaste åren kört Porsche på diverse trackdays och banevent, men kände att dels skulle en krasch bli för kostsam för min plånbok, och dels saknade jag den där riktiga tävlingsnerven. Jag snubblade över Miatan som tävlingsbil via olika forum och insåg att man kunde få en fantastisk kul bil till ett väldigt rimligt pris. Efter att ha träffat Fredrik Nordlander, fått höra hans inspirerande berättelser, och provkört Miatan så var jag såld direkt, och det var Miatan med nr 99 också :)

TORBJÖRN OLSSON



## 2. Vad har varit svårast?

- Eftersom jag är helt såld på körning men lite mindre såld på meckande, så är byggande/uppdateringar det som varit svårast. Egentligen är Miatan enkel eftersom du kan låta (nästan) vilken verkstad som helst jobba med den, men att som nybörjare veta vad som ger mest "bang for the buck" är knivigt. Ska man satsa på ny fjädring? styvare krängare? mer kraft på ngt sätt? viktreducering? eller allt ovan...? Och redan nu ska jag villigt erkänna att jag trevande börjar gilla småmeckande på egen hand också...

## 3. Vad är du mest stolt över?

- Att jag klarat en första säsong i både MSCC:s KM samt MX5-cup utan att komma sist i något race och utan att ha fått några större bucklor eller varit alltför mkt ivägen för de mer rutinerade förarna. I senaste Knutstorp-racet förbättrade jag mina varvtider markant vilket förstås är otroligt kul, och jag lyckades även göra några fina omkörningar.

## 4. Hur är den att köra?

- Den är fantastisk kul att köra!

Visst har jag önskat en smula mer kraft ibland, men när man lyckas få till chassit och väghållningen hyfsat bra, så inser man att körglädjen ligger i kurvtagningen och att varvtiderna faktiskt sjunker som mest när man jobbar på att förbättra sin egen skicklighet.

## 1. Varför miata?

Jag fick åka med i en miata på Ring Knutstorp - det räckte.

## 2. Vad har varit svårast?

Att hålla fast vid 1,6-litersmotorn när "alla" andra kör 1,8.

## 3. Vad är du mest stolt över?

Att jag fortfarande hänger med hyfsat - och mina KM-segrar förstås.

## 4. Hur är den att köra?

Roligast när det svänger, släpper snabbt.



DENNIS KULLMAN

## TOR DAHLKOG

### 1. Varför Miata?

Mitt svar blir kanske lite långt men du kan väl korta ner det som det passar, Journalister brukar kunna se det viktiga bättre än personen själv. Har varit bilentusiast sedan barnsben, men började med trackdays när jag var 42 och bodde utomlands. Det blev en Porsche och funderade inte på Miata då, men för tio år sedan så flyttade jag hem och började fundera på att börja tävla. Porsche var för dyrt för detta ändamål, så jag började fundera på något annat. Träffade Jan Nordgren på en middag och han pratade naturligtvis väl om Clubman bilar, så jag fick prova hans bil, det gav mersmak. Vi åkte till Norge och tittade på en bil och jag var riktigt sugen, men jag insåg under resan tillbaka att det krävdes betydligt mer mekande än jag klarar av. Så jag fick tänka om, några månader senare träffar jag Leif Jeppson på ett Spinningpass och han talar sig varm för Miata som han precis köpt. Han lät mig prova hans bil och på den vägen är det...

### 2. Vad har varit svårast?

Att få plats, jag är ganska stor. MSCC's klubb tävlingar har gjort tävlandet möjligt för mig att delta eftersom det inte är så krångligt och inte tar så mycket tid. När jag tänker efter så är kanske fitnessen med Miata just att det inte är så svårt. Det som tog mig mest tid var att hitta rätt med utrustningen, vad som var viktigt och vad man kunde vänta med. Det finns så mycket att välja på. Jag valde att bygga om en bil, det har inte varit den billigaste lösningen, men jag vet vad jag har och har lärt mig mycket.

### 3. Vad är du mest stolt över?

Att jag kom igång med tävlandet, att jag och bilen hitintills har blivit bättre varje år, men du menar väl med Miatan. Det är roligt när man kan hänga med betydligt kompetentare bilar på kurviga banor, på rakorna har man inte en chans.

### 4. Hur är den att köra?

Den är väldigt lättkörd och förlåtande, jag känner sig som en bättre förare än jag är. Samtidigt är den pålitlig så att man får mycket körning. Det hade varit roligt att ha lite mer hästkrafter, det klarar den, men då kan man ju inte köra i Roadsport C.



NISSE PERSSON

### 1. Varför miata?

Det är en bra bil med bra kvalitet och lätt att meka med. Dessutom är det kanon att den går att tävla med och samtidigt köra med den privat.

### 2. Vad har varit svårast?

Jag har inte haft någon svårighet.

### 3. Vad är du mest stolt över?

Min 3:e plats i Standardklassen i Miatacupen.

### 4. Hur är den att köra?

Den är lättkörd eftersom det är en relativt liten bil.



**"It never surpriced me that the spectators loved him – he was exciting to watch from where I was too!"**  
Jackie Stewart

**M**inns ni vädret den 6:e augusti 1978? Antagligen inte. Men tittar man på bilderna tycks det inte som om sommaren i trakterna kring Kågeröd var överdrivet varm. Minns ni vad ni gjorde månaden senare, den där söndagen med kraschen på Monza. Det är troligare. Det är lätt att återkalla känslan av tyget i soffan man satt. Väntan efteråt, eftermiddagen utanför fönstret. Förtröstan och tron på att det nog ändå gått hyggligt för Ronnie. Att den oro som fanns gällde Vittorio Brambilla och den huvudskada han fick samtidigt av det fritt flygande hjulet. Hade utvecklingen sedan inte tagit den vändning den gjorde den 11:e hade man nog inte kommit ihåg något speciellt från den där dagen. Hade inte det olyckliga skett hade man inte betraktat dessa bilder på det sätt man nu gör. Nu ser man på dem och tänker att det bara är en månaden kvar.

Text och foto: Göran Larsson



Ronnie är tillbaka i Sverige som en vinnare igen, en världsstjärna som hemligt skrivit nytt kontrakt med McLaren inför kommande års säsong i formel 1. Han verkar lugn och harmonisk.

På Knutstorp delar Ronnie första startled i sin BMW 320 med Bosse Emanuelsson i en likadan bil, och då starten går skjuter de snabbt iväg från det övriga fältet. Men han tvingas i depå redan efter ett varv med växellådsproblem, men kommer ut igen och hinner visa för den svenska publiken vilken rasande snabb förare han är, tills en vevaxel slår hål i blocket och bilen tar eld. Nu vinner "Emma" med en halvminut före Jan Lundgårdh och resten av de nationella bilarna.

Det är längesedan nu, men jag minns hur potent de tjöt de där BMW-vagnarna, ursinnigt och världsvant, och hur brutalt Ronnie behandlade bilen på banans kurviga baksida - 300 hästar bayersk energi i händerna på världens snabbaste förare.

Många har sedan vittnat om att det vilade något tungt och olustigt över Ronnie den där helgen på Monza. Harmonin var borta. Det är möjligt att det är efterhandsvärderingar och tolkningar. Men sant är att han kraschade sin 79:a på söndagens warm-up och fick sätta sig i den gamla 78:an istället. Sant är att Barbro för en gångs skull inte var på plats, det talades om en schism. Sant är att han gjorde en dålig start, han hade haft kopplingsproblem under helgen, och aldrig nådde Variante del Rettifilo.





# Racestripe

## Motorsport Magazine



Tidningen ges ut exklusivt på Readly men finns även på webb (Racestripe.se) och på Facebook (Racestripe Magazine)

Millers  
OILS

**FIRING ON ALL CYLINDERS**

The ideal engine oil for your classic vehicle

The Classic Pistoneeze 20W50 incorporates modern additive technology and is formulated with ZDDP to provide excellent performance for your petrol & diesel classic vehicles.

Svensk distributör  
[www.producatus.com](http://www.producatus.com)  
[producatus@telia.com](mailto:producatus@telia.com)  
 tel: 0760 217 962  
[instagram.com/producatus](https://www.instagram.com/producatus)

www.millersells.co.uk



## AUTOSPORT OM SSM 19 - MARCUS PYE

3-5 Juli på Ring Knutstorp

Världens antagligen mest ansedda och bästa bilsporttidning, är brittiska Autosport. I 2019 års sista nummer, sammanställer tidningens skribenter årets mest minnesvärda händelser. Marcus Pye, en av deras mest rutinerade, skriver, och jag saxar hela stycket:

### ”No school like the Swedish school

Having heard good things about it, and weathered a convoluted trip to Helsingborg via Copenhagen and the extraordinary Öresund Bridge, my first experience of the svensk Sportvagnsloppet at Knutstorp was memorable. Talented racers, different cars – two-strok Saabs to Historic Formula Vees – huge enthusiasm and warm hospitality at a super venue will speed my return to Sweden. Thank you to the organisers for welcoming me (being the odd one out among three commentators named Bo was hilarious), and local 1000cc F3 champion Leif Bosson for making my trip so special. It was all about fun, not egos or spending power. This was proper old-school racing.”



## Impressioner#4

### GRÅTT I GRÅTT

Text: Göran Larsson Foto: Torbjörn Jonsson

**NYANSER ÄR VIKTIGA, HUR SUBTILA DE ÄN MÅ VARA.** På målarduken, bilen och i sociala sammankomster kan en avvikande kulör, ett galler eller en fördröjd kommentar få stora konsekvenser. Det handlar om hur man begagnar de redskap och befogenheter man har att tillgå. Man kan som i några av BMW:s konstbilar, skapade för Le Mans, vara extremt kulör och expressiv och man kan gå i grått som Georg Noltes E-type på bilden ovan. Och det blir så rätt vilket som. Noltes E-typ är rågrå och skitig. Aluminium med svarta inslag - bland annat en banprofil jag inte känner, i övrigt intet. En transportkärria i samma nyans och med en - inte överdrivet elegant - kontur av bilen lackerad därpå. Det får jaguaren att kännas tysk. Tysk som de silverpilar som aldrig lackerades, för att spara vikt en gång i datzumal. Byggnaden i bakgrunden med kontrasterande raka sträck. Himlen i grått. E-types kan vara något av en kontrast i sig själva. En Dr Jekyll och Mr Hyde. Från originalets sköra elegans, (ofta framröstad som tidernas vackraste sportbil) med smala ekerhjul, långt indragna i hjulhusen, som man befarar inte skall tåla en sväng i dryga sextio - till the likes of Georg Noltes racingversion, med högt brett racinggummi på råa Dunlopfälgar, hardtop och nosen riktad mot asfalten framför. Då blir bilen något annat. Då ger den engelske gentlemanen vika för den djuriska Mr Hyde som är en best som vräker sig genom de tväraste kurvor som en bredbent Cobra. På Goodwood, på Silverstone, eller som här i depån på ett Spa på väg in i skymningen.

I mörkret är alla katter grå, sägs det. Så fan heller. Inte ens dom grå är det.

# TÄVLINGSKALENDERN 2020



## KLUBBMÄSTERSKAPET

KM 1	25 APRIL	RING KNUTSTORP
KM 2	6 JUNI	LJUNGBYHED
KM 3	1 AUG	MINNESBERGS BACKE (preliminärt)
KM 4	29 AUG	STURUP
KM 5	4 OKT	RING KNUTSTORP (OBS söndag)



## SPORTVAGNSMÄSTERSKAPET

RACE 1	1-3 MAJ	MANTORP PARK
RACE 2	29-31 MAJ	KINNEKULLE
RACE 3	3-5 JULI	RING KNUTSTORP - SSM
RACE 4	7-9 AUG	GELLERÅSEN
RACE 5	18-20 SEP	FALKENBERG



3-5 Juli på Ring Knutstorp

## RACINGHISTORISKA KLUBBEN

RACE 1	15-17 MAJ	KINNEKULLE
RACE 2	12-14 JUNI	GELLERÅSEN
RACE 3	3-5 JULI	RING KNUTSTORP - SSM
RACE 4	21-23 AUG	MANTORP PARK
RACE 5	18-20 SEP	FALKENBERG

## Nya medlemmar

**Viking Nilsson**  
Albatrossvägen 14  
246 55 LÖDDEKÖPINGE

**Eric Rosenberg**  
Mossby 19  
274 53 SKIVARP  
Ginetta G20 2008

**Erland Cox**  
Vösterstad 7146  
242 97 HÖRBY  
Radical Pro Sport

**Stefan Johnsson**  
Blidvägen 7  
245 38 STAFFANSTORP

**Mark Deleon**  
Vallmovägen 20  
243 40 HÖÖR

**Ingemar Kristensson**  
Göjegatan 31  
268 33 SVALÖV

# 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.mscc.se/klubbshop](http://www.mscc.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.mscc.se/klubbshop](http://www.mscc.se/klubbshop)**