

**MSCC**

# BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 2  
2020

**1974**

THE YEAR OF THE

**PORSCHES**



**Pontus**

NY I STYRELSEN

**Kalleracing**

PROFFSIGT KAMRATGÄNG

**Nationaldagsköra**

& IMAGINÄR RACING



## ORDFÖRANDE S P A L T

**H**ej vänner  
Äntligen så är sommaren 2020 här. Dock kommer denna sommar att bli en annorlunda sommar. Covid-19 pandemin sätter sina spår. Styrelsen fick för några dagar sedan ta ett av dom svåraste besluten på länge, nämligen att ställa in Svenskt Sportvagnsmeeting 2020. Inget lätt beslut men för oss är det viktigaste att vi inte blir delaktiga i att sprida viruset ytterligare. Men var lugna, vi ligger redan i startgroparna för Svenskt Sportvagnsmeeting 2021. De samarbetspartners som vi har till SSM har alla redan gett oss OK för samarbete 2021.

Covid-19 pandemin gör också att alla övriga aktiviteter kommer att bli annorlunda eller skjutas på framtiden. Vårt fantastiska KM har drabbats. KM1 blev inställt och KM2 blev en träningsdag. Efter denna trevliga men väldigt blåsiga dag med kraftiga regnskuror så vill jag tacka alla er som hjälpte till som funktionärer. Inte ett enda gnäll, bara glada miner. Tack!

Tyvärr blir det inget KM3 i Minnesberg denna sommar. På grund av tillståndskrängel med myndigheterna så måste vi ställa in. Dock är planerna att vi kör ett av världens kortaste backrace 2021 igen. Men var lugna, det blir ett KM2.5. Inbjudan är på väg. Senare i höst så blir det KM4 och KM5 som vanligt.

Våra andra aktiviteter med rally och onsdagsträffar har vi lagt på is under Våren. Efterhand som situationen förbättras så kommer vi att ha aktiviteter. Dock har vi tagit beslutet att

inte ha vårt traditionella Rally med övernattnings i år. Detta för allas egen säkerhet.

I det egna garaget ligger arbetet lite efter, speciellt med Miss F. Det som bara skulle ta någon månad har redan tagit flera månader. Men målet är att få ut Miss F på en testdag i slutet av juli. Sedan blir det troligen deltagande i KM4 och KM5 för henne. Fräulein Helga har kommit ut på vägarna efter vintervilan. Sol, sommar och underbara skånska vägar. Vad mer kan man önska sig.

Avslutar med ett par tänkvärda ord:

**Håll ihop, Håll avstånd!**

Glada sportvagnshälsningar,

### MSCC:s styrelsemedlemmar

**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

### Bulletinen

**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

**Aktivitetskommittén**  
**Pontus Fyhr**  
Lund  
0703-97 61 16  
pontus@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

**Per Håge**  
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](http://www.mscc.se)

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

# Yellow top

**D**et fanns, för väldigt, väldigt längesedan, i en värld före datorer och låsningsfria bromsar, en krönikör med signaturen Red top, med det kyrkobokförda namnet Lennart Nyblom. Denne myntade beskrivningen: "En sportbil har ekerhjul nertill och rutig keps upptill" och även om definitionen har sina brister är den ju kul. Jag har alltid tänkt mig att namnet Red top kom sig av någon koppling till, låt oss säga, en röd MG med lika röd hard top eller ett ilsket rött hårsvall. Det var först när jag skulle spara ner "redaktörens" text till förra numret, vilken skulle placeras högst upp på sidan 3 och jag därmed förkortade: "Red top". Så enkelt är det tänker jag, de svåraste gåtor har den enklaste förklaringen.

Men flera inledda reportagerier har blivit satta på hold på grund av ni vet vad. Inledda men ej avslutade. Något tömdes man i mars på luft. Något försvann av lust och fågning stor. Något blev till nästan inget. Men när det är tomt i nuet så kan man plocka fram det gamla, minnen från fordom – och även om dessa förändras med tiden gör inte bilderna från då det, tack Gerry Johansson för fotografier som sätter sinne i brand. Bilder jag aldrig trodde man skulle få se. Från depåerna i Knutstorp och Mantorp 1974.

Med framtiden är det annorlunda, den vet man inte var man har. Men det är som f.d. Astonägare U. Lundell skaldar: "Svalorna skriker och himlen är blå" - så är det, greppet om ratten är vårt, vi befinner oss, om inte annat metaforiskt - "på en öppen väg i en öppen bil".



Text: Göran Larsson Foto: Torbjörn Jonsson

**O**ch det var höst och man samlade på sig längtan och kanske skulle vintern bli kort och möjligtvis vacker – man väntade, och så kom den och var mörk, blöt, blåsig och bedrövlig - så man väntade vidare. För det var ju inte det man väntade på. Man väntade och planerade in resor till ett belgiskt Spa någon gång i september. Det blev februari och man tänkte att alldeles snart, och hörde i öronvrån något om något illatyg i fjärran avlägset Kina – men inte funderade man så vidare värst på det. Men jorden är mindre nu än i barndomen, då låg Kina på andra sidan jordklotet. Det gör det inte längre. Och när man som mest väntade vår och racingpremiärer bland utslagna studenter och tussilagor hade Kina kommit ända hit och den 17 mars stängdes det ner, sattes krokben och lås för längtan och banåkförlustelser.

Jag tänker på det när jag ser bilden av en Lola T70 som rullas tillbaka in i en lastbil. Det är vad som fått göras i år. Bilen är den i svenska ögon klassiska Pierre Robertsponsrade T70 som en gång ägdes och rattades av Picko Troberg. 1969 delade racingmustaschen bilen med Björn Rothstein på Nürburgring och i Tiergarten kraschade ekipaget, bilen slogs i spillror och Björns näsa utav. Han måste haft en otrolig tur som klarade sig så pass. Bilen byggdes upp och blev antagligen två – som det brukar bli med klassiska bilar. En krasch gjorde två Lolor av en. Så får man tänka. Ibland föds det nytt ur katastrofer.

# New kid...



## ...on the board

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

**U**i sitter och äter kanelnäckor, dricker kaffe och pratar - som väl folk gör i dessa tider - om restriktioner och distanseringsringar, men även om bostadspriser, skolor, att växa upp i Bjärred, plugga i Lund, vad skåningar kan om sitt landskap, elektroniska styrningar, hemifrånarbete och Iran. Jag har valt att ignorera anteckningar och då går det som det går om man har trevligt och glider ut i filosofiska om- och kringvägar rörande allt detta. Inte tänker jag på vad som skall skrivas i Bulletinen om Pontus Fyhr - den nye styrelseledamoten som kör knallgul Lotus Elise i roadsport C sedan 2016 och skrivit "Optimization of Electric Powertrains Based on Scalable Cost and Performance Models" i vetenskaplig tidskrift och som vid en hastig blick liknar Anders "Ankan" Johansson. Pontus jobbar på Haldex med fordonsdynamik, något han försöker få mig att förstå genom att kalla det "brake by wire", måhända något som kan generera en artikel i Bullen när produkterna är lanserade. Elisen köpte han 2015 då han sålde dåvarande Alfa för något mer driftsäkert. Alltså en miata. Det blev en Lotus Elise. Man tror sig bestämma

över sig själv. Det gör man inte. Inte ens det gör man. Om man vill följa Pontus resa med bilen från rondellkörning till racerbanorna gör man det förstklassigt på hans rejsa.nu-tråd.

Bilintresset föddes väldigt tidigt. Först och främst en "betongbl" (alltså cementblandare) vid väldigt unga år. Vad gäller vägen in till sportbil, så hade han en modell av en Ferrari F40 som ung. "Min kompis hade ett helt skåp med olika modeller, främst en Bugatti EB110 som tydligt är kvar på näthinan. Sedan började jag rita. Jag gillade alltid att rita bilar, tänkte att jag ville bli bildesigner. Men insåg med tiden min begränsade estetiska förmåga men upptäckte en större teknisk sådan".

Racing började nog "bilsportvägen" med dragracing, som sedan blev en trackday på Sturup och flitigt läsande på rejsa.nu, sedan diverse böcker (Göran Malmbergs *Väghållningsboken*, Milliken och Millikens *Racecar Vehicle Dynamics*) och tidningen *Racecar engineering*. "Sedan läste jag civilingenjörsprogram i maskinteknik på LTH, där vi startade projekt Formula Student. Efter att ha

byggt ett antal sådana (bland annat en plug-in hybrid formelbil, som tävlades med 2010 och 2011), så började jag forska i elektrifierade drivlinor 2011".

Det känns ju ganska lundensiskt, eller hur? Men i allt detta måste man som skjutjärnsreporter ställa raka frågor till members of the board, typ: Hur tänker du om MSCC - vad är viktigt framöver?

"Det viktigaste som jag ser det är att få med nya racingintresserade, gamla som unga. Det är inget stort steg från trackday till MSCC KM! Sedan se till att hålla aktiviteterna relevanta, intressanta och varierade (både föredrag, besök och turer på fina vägar)".

Så var den biten avklarad.

Vi sveper kaffet och beger oss till Lotusgaraget, Pontus i jaguar, jag i MG. Väl framme backar han ut den lilla gula ur det lilla garaget och tittar på den (tycker jag) med stor värme och trofasthet. När jag berättar att jag haft min MG sedan jag var 18 och ofta brukat den som bruksbil blir han artigt inspirerad och förklarar att han kört sin Elise på



diverse semesterresor och så, "men utan tak vet du blir den inte så brukarvänlig som MG:n." Må så vara, men jag ser en lång utvecklad relation framför mig, Pontus och hans Elise. Vi pratar hjulstorlek, stötdämparuppgradering, hardtopar och anledningar till varför

bilen är så kul som den är, 118 hk, det är inte mycket i tider som dessa – men med en tävlingsvikt på 873 kilogram så går det ju bevisligen fort, och sportbilsaktigare än så här är det väl svårt att färdas. Pontus kör in bilen igen och ger den en kärleksfull sistablick.

När jag ett par dagar senare får skjuts av honom från Lödde där jag lämnat in MG:n så säger han: "Jag har varit och tittat på en TVR, och säljer kanske Lotusen".





# ***Kalleracing***

*Jag fick på fan för att jag inte riktigt förstod modspportbilarnas klasstillhörighet på årsmötet. "Man bör icke jämföra klass2 och 3-bilar". Nog så riktigt. "En klass3-Ginetta har inte ett vittent mer än 145 hästar". Det var det jäävligaste, det hade jag ingen aaaning om. Det är för att grunda dessa fakta jag denna lördag i februari är här, söder om landsvägen, i Anderslöv.*



60

Kalleroacing

**J**a och förstås att jag blivit inbjuden av Erland, mannen som stod för utskällningen – som uppriktigt sagt var av det mildare slaget. På tal om klassindelningar har SMHI skakat fram en sådan varning i kategorin 1 för denna februaridag. Det blåser så hårt över de öppna slätterna att jag får huka mig i min heltäckta bil. Strax före Svedala passerar jag under en lågt flygande havsörn som med breda kraftfulla vingslag kämpar mot vinden och vrider på det majestätiska huvudet och den stora näbben exponeras som en varning mot den grå himlen. Vilka fantastiska upplevelser de här reportageresorna ger hinner jag tänka innan jag passerar en samling jakar betandes till höger. Var fan är jag? Det är djur som borde beta på en fjällrygg i Tibet och inte här bland pilträdd i rader som markerar småvägar och åkergränser. Landskap som för en nordskåning känns lika obekanta som Tärnaby för en stockholmare förmodar jag och en mycket naturreserverad lövskog reser sig högt på vänster sida om vägen. Strax senare svänger man av Edvard Perssons landsväg så att man hamnar precis till höger om densamma och är framme.

”Kalle på Spången” visades förövrigt nyligen på SVT, med nämnde Persson i huvudrollen. I inledningen vaknar han bakfull och efter en utskällning från hustrun säger han omskakad och förundrad till sig själv: ”Det är konstigt att jag som har ett så gott förstånd, ska ha så svårt att bruka det.” Det är roligt.

Jag har kommit för att till viss mån förstå mig på Ginetta och klassindelningar, men det visar sig att stora delar av den församlade förargruppen bytt Ginetta mot Radical inför årets säsong.

Det bjuds på frukostbuffé bestående av det mesta man kan önska, och det är så många personer på plats, det är så nära till skratt och det är så intressanta berättelser att jag inte kan samla mig. Vad var det jag skulle förstå? Modsportklassernas indelning? Vad jag förstår är att det är ett trivsamt gäng, att här finns kunskap, gemenskap och gamman. Jag ser att det är ordning och att golvet är som ett mattdekorerat balsalgolv, jag ser att det hänger radicalkarosser lite överallt i taket. Jag ser Johnny Thorsén boka in en plats för besiktning. Jag ser en stolt Erland och jag ser att alla tycks veta vad de ska göra.

Kalleracing startades 2008 med volvos och en toyota på en stubbåker i Anderslöv. Med tiden ersattes allt lättare volvos med ginettor och supersevens och åkrarna med asfaltsbanor och det gick fortare och fortare och fler och fler anslöt till gruppen. Men det har ni som frekventerat racerbanorna genom åren sett. Ni har observerat hur gängets samling i depåerna växt sig större och större.

Jag tar några rundor i de stora lokalerna, snackar lite bilval, diskuterar kameror och fotografi och tidningar med min namne. Tackar nej till en erbjuden lunch och beger mig hemåt. Ett första intryck har jag fått, ett imponerande och gemytligt sådant. Nästa steg blir en uppföljning vid första träningstillfället. Så blir det mars och vi lär oss att Corona inte bara är en öl och reportageuppföljningen och testmöjligheter skjuts på framtiden.

Men det tar vi då.

Bara 145 hästar i en Klass3-Ginetta – det var som fan!





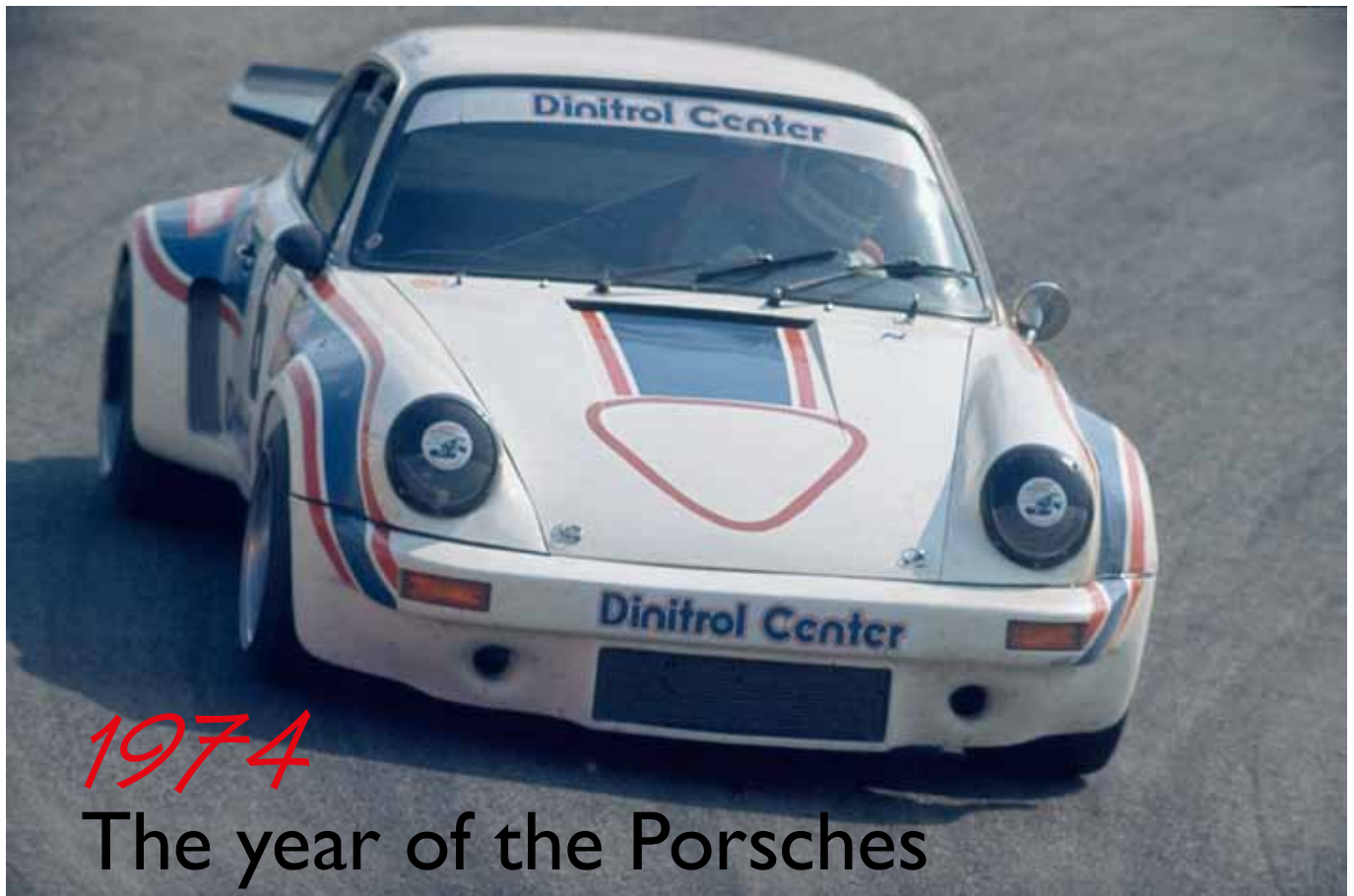


Foto: Gerry Johansson Text: Göran Larsson

**T**re gånger har racingvärlden drabbat mig som en frälsning innan jag ens hunnit slå mig till ro på de sittplatser jag då valt. Vid alla dessa tillfällen har ursprunget till upplevelsen dolts bak skymmande armcoräcken. *Den andra gången* var på läktaren mitt emot depån på Anderstorp inför Sveriges Grand Prix 1974 då den första F1-motorn i mitt liv startade upp någonstans i det vi från läktaren inte såg. Aldrig hade något låtit som det. Det var som en blandning mellan ursinne, teknisk briljans och djuriskhet. Och det hade kommit till Sverige. *Den tredje gången* var då jag på Silverstone upplevde det samma 26 år senare, 22 år av brist på vad det extremaste av motorvärlden kan presteras. Samma chock gav de mig år 2000 som de hade gjort 1974. F1-värld-

den är så medveten om sin överlägsenhet. Bilarna i sig är det. Motorerna. Att de är den ultimata motorskapelsen. Trots att jag egentligen inte är en teknikmänniska och trots att de uppstartande bilarna var osedda från de positioner jag satt så skakade de om mig redan innan jag sett dem.

*Men den första gången* skedde det på Ring Knutstorp en kylig aprilsöndag 1974. Jag satt med mina bröder i åskådarbacken utmed rakan, med mammas iordningställda smörgåsar med salladsblad, ostskivor, medvurst och gravad lax garnerad med dill och persilja, paprika och gurkskivor - smörgåsar som alltid fick långa blickar från arbetskamraterna på de tidiga jobben man hade och som man skämdes lite för då man åt dem för att de var så ena-

stående och väsensskilda kamraternas. Men nu hade vi alla likadana och från den där backen såg vi mellan gliporna på raket de bilar som väntade på att ta banan i besittning.

TV:s och tidningars bilder och nyhetsinslag från racerbanor runt om i världen förverkligades på Knutstorp och blev där till frustande vibrationer och ohämmat ljud. Den inhemska racing-scenen var väl knappast exceptionell, huvudnumret var oftast en specialstandardklass dominerad av Bo "Emma" Emanuelsson, Lennart Hall, Bo Brasta och Bo Ridström. Det var Volvocupen, någon otrimmad grupp A-klass och naturligtvis formelklasserna: 3, ford och Vee. 1973 kom Porsches Carrera RS och debuterade på banorna samma år och skapade lust och längtan. Det





STP

"EMMA"

Dixie

EMMA

STP

STP

D



kunde ha varit bra så, de vita bilarna med den lilla ankstjärten och de utbyggda hjulhusen var fantastiska i sig. Men så kom 1974...

Året hade inletts med en el- och bensinransonering på grund av kriget i Mellanöstern vilket fått till följd att Svenska rallyt ställts in, men i mars avslutas ransoneringen och gatlyktorna skruvas upp till full styrka igen. Passagerarflyg störtar överallt, ABBA vinner Melodifestivalen i Brighton och Portugal blir demokratiskt ett par dagar före Knutstorpstävlingen och skogsbränder härjar ett Sverige som under tre år kommer att vara nederbördsfattigt. Giscard d'Estaing väljs till ny fransk president efter Georges Pompidou och kvinnor får egen beslutanderätt till abort och man blir myndig då man fyller 18. Björn Borg vinner franska öppna, och på midsommarafton upplever jag för första gången mellanölets förtjuning och förbannelse. Richard Milhous Nixon tvingas lämna sin post i och med Watergateskandalen och inför 67000 åskådare möter Sverige hemmanationen Västtyskland i fotbolls-VM i hällregn och i den 26:e minuten dundrar Ralf Edström in en volley till 1-0 och Bengt Grive undrar i detta då vad klockan är. Muhammed Ali slår George Foreman i The rumble in the jungle någonstans i Afrika och Ingemar Stenmark vinner sin första VC-seger i specialslalom i Madonna di Campiglio i Italien. Håkan Hellström föds och man kan få en spinkens ny volvo 142:a för 23 700 kronor. En liter mjölk kostar 1,30 och en genomsnittlig tjänsteman har en månadslön på 5 660 kr, en genomsnittlig tjänsteman som råkar vara kvinna har tvåtusen mindre och Ted Gärdestad hotar med att hoppa ner från Eiffeltornet.



*Bengt Ekberg - blivande SM-vinnare*



*Kurt Simonsen*



Ibland tänker jag att världen är som intensivast vid 13 års ålder - att det man då upplevde är av en sådan tydlighet att tiden blir en måttstock för hur "det alltid varit", även om perioden inte var evigare eller längre än någon annan, så var det då strukturerna satte sig, mataffären definierades, skolan och den patrullerande lokalpolisens utseende och namn blev klara för en och gjordes till tydliga medvetenheter i ens växande universum. Därför har den svenska racingscenen stannat vid de tre höftbreda porscharna som med sitt burkade muller startade upp och rullade ut bak de där räckena, ner mot kurvan efter startrakan som med tiden skulle döpas efter Ronnie Peterson.

Bilarna kördes av Bengt Ekberg, Jan Lundgårdh och Kurt Simonsen. Den karaktäristiska ankstjärten på 73:ans baklucka hade växt sig större och vågrätare, bilarna var bredare, skönare, med en spoiler med inkorporerade stötfångare och markerad oljekylare - den vackraste bilfront there is. De drevs av 3-litersmotorer på 330 hk och bromsades av 917-skivor. Carrera. Nuförtiden omnämner man oftast de där sjuttio-talsbilarna som bara RSR-73:a eller 74, väljer bort namnet Carrera som om det devalverats, vilket det ju har. Då stod namnet för något tävlingsunikt, nu har det blivit ett urvattnat begrepp på ännu en porschevariant som svagt åberopar något extra. Men då sa vi alltid Carrera.



Jan Lundgårdh och Josef Zirkelbach

Vackrast var Lundgårdhs blå-röd-vita med de svartlackerade strålkastarglasen. Aldrig hade det funnits eller skulle komma att finnas en vackrare bil. Den förstärkte min dröm att jag en dag skulle äga en 911 och då jag fem år senare skaffade mig körkort så provkörde jag en 912:a. Men det blev den MGB GT jag fortfarande kör. Men aldrig kommer skönheten i en Porsche 911 Carrera av 1974 års RSR-version att kunna överträffas.

Ekberg vann det första heatet före Lundgårdh och före Bosse "Emma" i det andra.

Efter säsongen försökte Lundgårdh sälja sin bil - för 45 000 kr (enligt IMS) - men då ingen ville köpa den beslöt han sig för att bygga vidare på den. Tiderna förändras.

Det var alltså 1974 och inledningen på några omvälvande år. Det var axellångt hår och utsvängda jeans, mellanölsdebut och odygdsmpeder. Till Anders-torp kom den stora världen och hälsade på under några år. Allt var märkvärdigare och större än det någonsin kommer att bli.



25 APRIL RING KNUTSTORP

# EN REVA I RUMTIDEN



Text & Foto: GL

**S**om befriande öppningar i Coronadunklet dyker de upp i mitten på april – körövningar på bana och industriområden. Som sprickor i molnen, andningshål i packis. Ett sådant öppnade sig på plats och datum för det inställda KM1: Knutstorp den 25 april. MS racing tog över arrangörskapet och några MSCC:are hittade dit. Det var stenkoll vid inläppet och många sugna fick lämna med oförrättat ärende.

Ulf Andersson kom med nyinköpt miata för C-klassen då det blev för ensamt att köra B-klassen med den förra. Johan Hwasser med sin Toyota. Bengt-Åke Bengtsson sin Elan. Österut i depån höll Stefan Mumm och Peter Öfverman till – den senare i nyköpt elegant Radical SR3RSX. Nu jävlar håller inga ursäkter.

Till detta ett gäng danskar – de är förresten lustiga danskarna: man stänger ner samhället, fullständigt. Stänger gränserna så att ingen jävel kommer över bron eller i land. Det tummar man inte på det minsta lilla. Stenkoll. Förutom att det går bra att fara till frisläppta Sverige för att leka lite på där liggande racerbanor. Men annars är det stängt! Ja kanske det går bra att helgdra till Bornholm och stå i sex timmars kö på bron tillbaks då. Det är okej. Och åka på skolresor till öppna Skåne och Ystad och få umgås som vanligt folk. Men - förutom det - då är de, emellanåt, lite hårda. Om inte annat i kommentarerna. All spridning skall stoppas, förutom av bajs i stort gränsvatten.

Och Lukas Sundahl körde låga 57-tider med sin Carrera Cup-porsche. Hua.



En tom racerbana gör ingen virusfri vår – men fyll den med körsugna och solystra chaufförer med sina maskiner så börjar man tro på sommar igen.



# ÖMSOM VIND, ÖMSOM VATTEN



Text & Foto: GL

**M**idsommarafton, sägs ju ofta, vara Sveriges riktiga nationaldag. Då är det ofta runt tio grader, regn och rusk – så på den punkten uppfyllde regeringsförordningsdagen kriterierna då det nu genomfördes träningsdag, tillsammans med BMW-klubben, på Ljungbyhed park istället för KM2. Ett regn har vätt området under tidiga morgonen. Nu torkar banan, med hjälp av den friska vinden, upp, innan nya mörka moln ändrar ton på dagsljuset och nästa skur lämnar de mörka vackra formationerna.

Det är ganska lite bilar och de som är här står ganska åtskilt utplacerade i depån, så det är gott om walk-about-space, om man så säger.

Beskedet att ställa in årets SSM har tagits i veckan och en av sommarens höjdpunkter har gått om intet. Men! För att travestera Österlen-Ulf så är ett inställt SSM också ett SSM. Det finns där ju som en medvetenhet om något förlorat som skapar besvikelse,

ambitioner och drömmar om vad som kunde ha blivit. Men då det i dessa tider talas och sysslas med virtuell racing i datorskapade verkligheter borde ju steget till imaginär racing i en tänkt verklighet inte vara långt. Snabbt och nära till hands ligger det, billigt, kreativt och kräver inga jävla konsoler för mängder av pengar. Dessutom kan det vara lättare att nå sina segrar och mål. Nå det är dags att ta upp den tanken och jag vandrar bort till Rolf Dawidzon med sin Sebring-MG.

”Jo Rolf...” och jag förklarar min tanke och försöker få honom att finna sin imaginära värld. Han ler men är lite försiktig med ambitionerna och jag

pressar honom om inte en klassvinst är möjlig, i den där världen som bara existerar i hans eget medvetande.

”Jaaa, kanske, beroende på Corona då [för att det inte kommer så många]. Kanske.”

Leif Molin dyker upp. Längtan tillbaka till tävlingsbanorna (efter att han sålde sin AH frogeye) har fått honom att köpa sig en Vauxhall VX 220 för roadspport.

”Ja jag är ju en tävlingsmänniska. Jag körde 1.12.4 på Knutstorp sist men jag vill ju att det ska gå fortare.”

Men vad blir du då? På SSM?

”När jag ligger hemma? Minst trea!”

Kalleracing är Kalleracing oavsett vilka tider som råder – de står uppställda mittemot Rolf och Leif och sitter behagligt skyddade för en fika på sitt lastbilsflak.

Per Rosenberg som växlat upp till radical för året är försiktig. ”Det blir varier-







rande. Sista delen av fältet.” Men då det blir klart för honom att jag tänker skriva ner kommentarerna och andra teammedlemmar (läs Erland) tycker att det hela är en förlorande ambitionsbild så lägger han till: ”Mittfältet. Det låter bättre”.

Erland Berggren satsar på pallen, eller rättare, i den imaginära värld vi talar om så ”hamnar han på pallen”.

En kraftig regn- och stormby hugger plötsligt tag i teamtaket och alla rusar upp och låser med mänsklig kraft fast ställningarna som hotar att lyfta och dra iväg över flygfältet. Stående där som mänskliga fästpunkter förklarar Jerker Flink, som ju annars är på rätt plats med sitt metaforiska flygplan till Porsche 928:

”Ja, man vet inte vem som kommer. Det är många som har vinnarmålsättning. Även jag”.

Tommy Åkesson sitter i, för året, ny bil.

Han har sålt sin miata till förmån för en silvrig Lotus Elise S1. Han är mycket nöjd med sitt val och är redan två sekunder snabbare med den än vad han var med japanen här förra året. Men han känner sig inte redo för ett SSM redan i år, imaginärt eller inte, så det får vänta till nästa-året.

Pontus Fyhr då? Our new man of the board! Var hamnar du? ”Topp tio, kanske topp 5”.

Då får han fightas med Ulf Andersson som bytt miata mot miata: roadsportklass b mot c, men samma modell, och undrar om jag inte ångrat mig och vill köpa hans gamla. Nej, svarar jag och frågar om hans tänkta SSM-ambitioner. ”Åtta-tio kanske”.

Längst bort i ena änden av depån, vid hangarerna, står en grön, distinkt avvikande bil. Som ett rock n´roll-ackord bland sirliga sommarharmonier. Han har i ena träningsheatet kombaterat med Tommys Elise och i nästa med

Pontus gula dito och skapat dynamik i körpassen. Det den stora amerikanaren dundrar ifrån på rakorna plockar engelsmännen in i kurvpartierna, skapande den perfekta kampen mellan motor och väghållning. Bilen är en Mercury Cougar från 1967 med 460 hästar och föraren är den i flera andra bilar sedda Michael Sundin. Bland annat Javelin och Mazda RX7. Men eftersom Mercury ännu inte har FIA-papper (de är på väg) har han inte kört i RHK-serien med den ännu. ”Men i Köpenhamn och på Västkostloppet. Och i KM fungerar det ju.” Och i SSM då? Hur går det? Och han svarar med en blandning av ödmjukhet och självförtroende:

”Det vore förmätet av mig att säga”.

Se där ett SSM har genomförts redan innan det hade gått av stapeln på utsatt datum i den reella världen, och då, alltså den 4-5 juli kommer det ju ändå ske saker på Ring Knutstorp. Det är som med Pickos Lola, av inget blev det plötsligt två.





# GN

## Hur långt når en blick?

Text: Göran Larsson Foto: Gerry Johansson

Gunnar Nilssons blick fantastiskt fångad i en inramning av jeans, formelbilsvingar och slicks. Han ser förnöjd ut. Man kan undra vad hans blick ser, där han sitter redo för start i sin March 743. Hur långt sträcker sig en blick egentligen? Ett, två, kanske tre år framåt i tiden? Ser han sig - trots att det bara är två och ett halvt år sedan han inledde sin racingkarriär - redan i en formel 1:a?

Gunnars racingkarriär saknar antagligen motstycke. 1972, då han är 23 år gammal kör han en halv säsong i en formel Vee han bytt till sig av kompisen Dan Molin. Året efter blir det formel Super Vee i Europa och några inhopp i formel 2, och nu 1974 är det full satsning på formel 3, både hemma och i Tyskland.

Om han ser ett år framåt ser han sig vinna brittiska formel 3-serien och vägen framåt blir allt tydligare. Om två – sitt remarkabla etableringsår i F1 med Lotus och två tredjeplatser, i Spanien och Österrike. Tre: segern i Belgiens GP, flankerad på pallen av Ronnie Peterson och Niki Lauda.

Det står "LOVE" på vänstersidan av motorkåpan på hans March. Det var den bilden som spreds av honom, den glade, lätt-samme playboyen från Helsingborg som tog racingvärlden med storm och livet med en klackspark. Men som väl aldrig riktigt fick det erkännande han förtjänade i Sverige.

Love står det, och hjälmen är redan lackerad i gult och blått, såsom de flesta förare med F1 i sikte redan från början tycks medvetna om att de skall synas att man är svensk på den kommande internationella scenen. Lackeringen kommer att förändras men fortsatt domineras av de svenska färgerna.

September 1974. För tre år sedan lattjade han med en hemmabyggt gokart, om fyra, är han död. Men så långt ser han nog inte där han sitter i sin F3:a den här höstdagen på Mantorp Park.

# RING KNUTSTORP. 23-24 MAJ



Text: Edvin Persson Foto: Andreas Freed och Lars Wåhlin

**J**a, lite hastigt och lustigt blev det en Racingskola igen. Under rådande förhållande så var det inte så förvånande att det var få deltagare som gick kursen denna gång. Det var gott om instruktörer och jag kunde slappna av som stödinstruktör. Riktigt bra, för jag kunde åka med samma elev i min grupp flera gånger och dessutom hinna med att åka med andra elever. Det var i vanlig ordning riktigt kul även om vädret kanske inte var det bästa.

Fick förmånen att köra en elevs Toyota MR2 W30 i demonstrationssyfte. Trots aningens fel däck så var det en förbaskat trevlig körupplevelse. En gåta varför de inte är mer poppis. Kollade lite snabbt och verkar som man skulle kunna få in

den i Roadsport C. I vilket fall är det en riktigt kompetent banbil.

Så fick jag assistera Anders Schildt i övningen rullande start. Han kör BMW M2 och när starten gick blev det riktigt kul. Jag har åkt M2 tidigare med en elev som körde riktigt bra men då rörde det sig om städad körning. Nu var det då Mr. Sideways som spakade, van vid combatkörning med en Healey i his-



torisk racing. Det visade sig att bilen reagerade väldigt restriktivt på hanteringen. Det bar iväg och det lät fint och det gick stabilt men förarens körkunskafer fick inte lysa. Gissningsvis så behövdes lite mer kunskap i att konfigurera elektroniken för att tillåta hederlig härl/tå och manuellt kunna rida ut en power slide.

Min egen 320i Touring användes väldigt sparsamt under dagen. I övrigt var det härligt att verkligen få möjlighet att se eleverna växa under dagen. Denna grupp var verkligen städade (nästan åt det försiktiga hållet). Med andra ord kan man vara trygg om man hamnar på startplattan med någon av dessa. Lycka till och välkomna till racingens fantastiska värld!

## Nya medlemmar

### Erik Johansson

Råbelövsgatan 50  
216 19 MALMÖ  
Lotus Evora S Sports Racer 2013  
Matra Murena 2.2, 1981

### Lars Lindström

Förvaltaregatan 12  
269 34 BÅSTAD  
BMW Z4 2005

### Victor Roxlin

Nygatan 40, lght 1203  
582 19 LINKÖPING

### Erik Regnell

Bernstorpsgratan 8B  
217 44 MALMÖ  
Mazda MX5 2001

### Jonathan Barcklind

Blomstervägen 3  
232 53 Åkarp

### Kristoffer Barcklind

Grandalsvägen 4  
236 33 Höllviken

### Viktor Linde

Trastvägen 8  
227 31 Lund

### Anders Holmqvist

Sirapsvägen 12  
245 33 Staffanstorp  
Mazda MX5

### Ralph Rosengren

Trullstorpsvägen 284  
245 91 Staffanstorp

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