

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 3
2020

I SVINALÄNGAN HOS BERTIL CARLSSON



LE MANS CLASSIC



LÖRDAGSRALLY



SSM BLEV KM 2,5



ORDFÖRANDE S P A L T

ligt har det varit tuffa men ändå justa tävlingar. Visst händer det tyvärr att några deltagare kommer lite för nära varandra och skador uppstår eller att någon utmanar gränsen för sin egen eller bilens förmåga med en avakning som följd. Vill du uppleva racingen på nära håll men inte tävla så finns ju alltid möjligheten att hjälpa till som funktionär.

Vi följer noga de rekommendationer som Folkhälsomyndigheten anvisar. På vår hemsida, www.mscc.se hittar du våra aktiviteter. Likaså skickar vi ett e-mail till alla medlemmar med inbjudan och information. Är det något du saknar bland våra aktiviteter så får du gärna slå mig eller någon av de andra styrelsemedlemmarna in signal och berätta.

Hej sportvagnsvänner, Efter en sommar som blev helt annorlunda än vad vi hoppats på så står nu hösten åter för dörren.

När jag summerar sommaren så blev det första gången på många år som vi inte hade något Svenskt Sportvagnsmeeting. Tråkigt och saknat av många. Men ändå helt rätt beslut med tanke på Covid-19. Gänget bakom SSM samlar nu kraft för ett spännande SSM 2021.

Vårt klubbmästerskap har i år reducerats till tre tävlingar. Trots de begränsningar som varit har vi haft en fin uppslutning. Som van-

Vi kommer liksom 2019 att arrangera en förarlicenskurs den 17-18 oktober tillsammans med BMW Club Sweden Motorsport, Hyllinge MS, Ring Knutstorp och Södra Bilsportsförbundet. Om du ännu inte har licens så har du möjlighet nu. Sedan kan du vara med i KM under 2021. Mer info finns på vår hemsida och www.racingskola.se.

Med hösten i antagande så närmar vi oss slutet på utomhus-säsongen. Bara ett par aktiviteter kvar innan vi flyttar inomhus. Alla förstår säkert att det blir en höst med begränsade aktiviteter.

Glad sportvagnshöst,

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

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

Bulletinen

Redaktör

Göran Larsson
0730-26 49 16
goran.larsson@mscc.se

Hemsida

Andreas Freed
Kävlinge
0708-47 77 82
andreas@mscc.se

Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Per Hågeman

S. Klockspelsvägen 3A
217 74 Malmö
040-91 18 13
ph.race@alfa.telenordia.se

Björn Roxlin

Byvägen 6
260 83 Vejbystrand
0431-45 22 80
bjorn@skanetruck.se

Johnny Thorsén (utför även SBF vagnboksbesiktning)

Tullesbo I
275 94 Sjöbo
0415-410 29, 0706-15 15 29
johnny@tullesbo.nu

MSCC:s postadress: MSCC, Box 1052, 212 10 Malmö. Bankgiro 179-7612. Ta även en titt på: www.mscc.se

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

EMMABODA SUPERSTAGE



Text: Pontus Fyhr & Victor Bagge Foto: Lars Wåhlin och Victor Bagge

Av Minnesbergs backtävlings blev det ju inget – så klubben ordnade en körning på Emmaboda Superstage istället, med inbjudna gäster från andra nejder. Vore det inte lustfyllt om vi fick rapporterat direkt från några som var på plats? Så gör vi:

Pontus Fyhr:

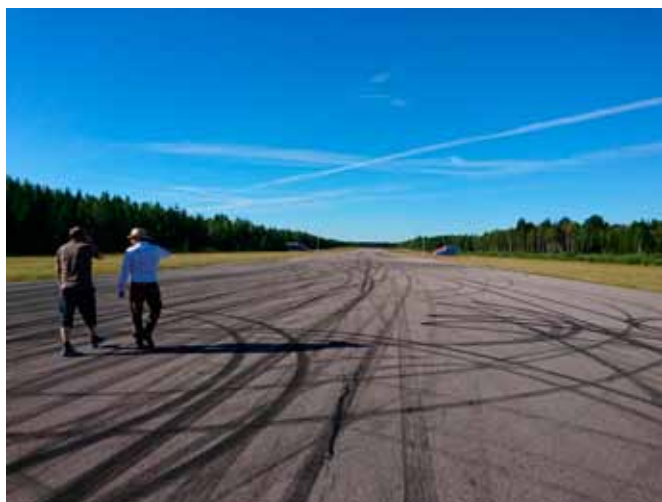
Bilen hade inte rullat sen vi skruvade ihop den, så fredag eftermiddag tog jag och Victor en liten shakedown-tur förbi en hattaffär och fortsatte sedan norrut över Igelösa och Gårdstånga med sikte mot Kalmar. En riktigt angenäm liten

vägsnutt om än något trång förbi någon kyrkomur här och där, Caymanens råmande sång ledde oss till slut till E22 och en lång, stundtals tråkig marsch i nordostlig riktning. Då och då när 2-1 vägen tillät fick jag växla ivrigt för att följa med den silvriga bilen i vänsterfilen. Givetvis med noggrann koll på hastighetsmätaren för att inte överskrida någon av de lokala hastighetsbegränsningarna!

Väl framme i Kalmar bjöd familjen Bagges hem på både logi, snacks och något att dricka.

Vi ämnade åka tidigt till Emmaboda, men kom fram sådär en halvtimme innan och gav oss ut på vår planerade banpromenad tillsammans med Bjarne och Tommy.

Jag lyckades tyvärr radera min första logg men vill minnas att det blev 1.40 sedan 1.36, vilket enligt Benny (som kör roadsport C-miata) ansåg var en reko start. Han och jag diskuterade slitage på hans bakdäck, som ännu hade lite liv kvar i sig. Mina tider fortsatte sakta neråt och jag höll mig före Victor med knapp marginal, och Bjarne och Tommy med ännu knappare marginal i





de första rundorna. Men Benny hittade formen och ledde Roadsport C-ligan.

Lite intressant ändå, i kampen R-däck och "svag" bil mot gatdäck och mer muskler, så verkade R-däcken dra det längre strået, även i en "effektpositiv" bana som superstage!

Efter lunch hittade alla tre Eliser ett väldigt bra flyt och tiderna rasade! Bjarne hade t.o.m satt på sina fin-däck, så hård var kampen.

Till slut lyckades Bjarne, med låsta hjul i sista inbromsning, norpa 0.2sek och ta sig under 1.31 sträcket. Vi tre S10r slutade alla inom 0.5 sek! På sista rundan tog sig även Team Hwasser ner på konkurrenskraftiga tider i wannabe-Elise stand-in bilen (MR2), men värst av allt var den kompressormatade tyska bro-

dern med 1.25.98, det kanske finns en viss poäng med mycket effekt ändå.

Eftermiddagen övergick i mer och mer hängande över timesheets.

För egen del hittade jag riktigt bra flyt och stod över sista rundan, säker på att jag hade god nog marginal mot Bjarne och Tommy, men med låsta hjul och lite överkockt ingång i sista sväng lyckades Bjarne ner under .31 sträcket och slog mig med 0.2 sek

Victor Bagge:

Det blev en kanondag, soligt och svag vind som växte till skönt svalkande bris under dagen, och ett och annat moln som gav välbehövlig paus i solgasset.

Mycket bra arrangerat av MSCC med perfekt flow på ekipagen med start i

nummerordning. Runt 20 bilar blev det, alla körde två rundor direkt efter varandra och detta tyckte jag gjorde att det blev lagom tid att hinna prata med andra, kolla tider och låta bilen svalna. Jag har i och för sig inte kört SuperStage sedan 2016 så det är möjligt att upplägget brukar vara ungefär på detta sätt.

För egen del var målet att slå min egen tid från 2016 (1:36,75) som jag satte med samma bil och däck (Yokohama V105 gatdäck) men med standardchassi och öppen diff. Sedan dess har det blivit Quaifediff, Öhlins Road & Track coilovers och H&R krängningshäm-mare. Målet nåddes redan i första rundan och bästa av totalt sex rundor blev som synes ovan 1:34,43. Bilen har förstås väldigt mycket mer potential men det var framförallt kul att köra och hänga med likasinnade.



BLAND RARITETER I SVINALÄNGAN



HOS BERTIL CARLSSON

I februari besökte jag Bertil Carlsson för ett känna-på-besök. Till nästa gång skulle Rune Tobiassons gamla SM-vinnande BMW 3,5 CSL vara på plats för en carlssonsk översyn inför det historiska supportracet då DTM skulle ta Anderstorp med storm var det tänkt. I mars slog covid19 oss med häpnad och försiktighet. Därmed blev det stopp för både det ena och andra. Det är inte utan att man tycker att de har lite otur med sina evenemang däruppe på den småländska torven. Men det var då, nu är det början av augusti och även

om allt fortfarande är som det är, har vanan och insikten att livet på något vis måste levas vidare, tagit över, och BMW:n har anlänt från Förenade bil till Vejbystrand och därpå även jag. Det skall sägas att det inte är för den bayerska vagnen jag i första hand är här, men att få granska den i Bertils sällskap lockar.

”Jag har varit klar med den ett tag, men jag har inte meddelat det ännu, jag tänkte lite på att du skulle få möjlighet att se den, vi pratade ju om det” säger han då vi går in i garaget.

Text: Göran Larsson Foto: GL & Bertil Carlssons privata arkiv

Ärligt talat vet jag inte hur jag skall lägga upp detta reportage. Kanske är det coronaläget, sommaren, ännu en personlig flytt eller myckenheten i den gamla svinalängan som får mig att famla i strukturen. Om jag tänkt mig en sammanfattande bild på ett par sidor så inser jag snart det förminskande i tanken då vi passerar en ny bil i garaget och en ny historia framträder.

Då jag anländer denna gång, en onsdag i augusti, har Bertil just tagit emot en triumfisk TR2-växellåda, direktlevererad av en stockholmare. Det har

blivit mycket Triumph efter en artikel i märkets klubbtidning. ”Du kör stånds-mässigt ser jag” säger han och nickar mot min GT, och det tycker jag ju att jag gör. Elegantare för varje år som läggs på bilen och fjärrar den alltmer från moderniteter av alla slag. Det visar sig efter en stund att Bertils första körkortsbil var en vit MGB GT som han tvingades sälja då han köpte Lotus 47:an 1971.

Men var börjar vi? Ja där och då gick vi mot BMW:n och undvek medvetet 47:an, som man ibland gör med någon man är särskilt intresserad av. Rullade vi så undan allsköns bråte i form av racer-sportvagnar och elaner för att komma nära tysken och för att få fotoläge. Här i garaget framstår BMW:n som en överväxt germansk gökunge bland de nätta engelska sportbilarna. Raksuren mot de runda sextiotalsformerna dominerar den. För det brutala utseendet skull och för att den är en ikon inom svensk motorsport. Just denna bil i händerna på Rune Tobiasson tillhörde toppskiktet i svensk bilsports tyngsta klass under sjuttioalet, med SM-segern som topp 1975. Den är stor, men då jag söker nätet säger faktasiffrorna att den är ett par decimeter kortare än en Volvo 240, och utan skärmbreddare ett par cm smalare.

Modellen föddes 1968 och utvecklades till CSL 1972. Tobiassons bil, eller rättare Förenade bils exemplar, byggdes utav Peter Mangarn, Lars Karlsson och Kenneth Olsson till det bredbenta racingskick den nu står i med 430 hk och 1060 kilo. Så har den förblivit, bilen har gått helskinnad igenom det mesta, endast en liten, liten bula på motorhuvu har ärrat den genom åren.

En fördel med sådana här utflykter är att man kan provsitta bilar man tidigare andäktigt beundrat på behörigt avstånd. Så jag borrar in kroppen i den



tajta stolen, blickar fram mot en instrumentpanel med orange plyschinlägg och en inredning, som naturligtvis är strippad, men ändå har mycket av originalutförande över sig. Där hade jag kunnat sitta, glömsk av omgivningen, om det inte vore för just, omgivningen.

För där står bland annat den där Lotus 47:an i, om jag vore Bengt Grive: stålgråblått glasfibersskal över formel 2-innehåll (en viss överdrift). Likt en Greta Garbo som dragit sig tillbaka från omvärlden, medveten om sin sex appeal och mätt på uppvaktnig.

Bertil köpte den 1971 av Lasse Wramell som vid tillfället var ordentligt trött på bilen efter några tävlingar med mycket strul. Mellan åren 74-83 körde Bertil sammanlagt åtta tävlingar med bilen. Sedan har den inte gått så mycket, vilket gör den till en av de 47:or i världen med minst mil i hjulen och i mest originalskick av de drygt 70 tillverkade. Nu har bilen inte varit inregistrerad på några år, så när Bertil nu ämnar göra det igen får han nöja sig med ett registreringsnummer med bokstav på slutet. Men det är ett senare problem, nu rullar vi ut den på gården för fotografering och för





ett ögonblick är jag övertygad att den skall skrpa i sidan i garageporten. Det gör den naturligtvis inte och Bertil startar upp den utan att få den att gå rent. Ett membranbyte rättar till problemet förklarar han då vi talas vid per telefon senare. "Det var synd att du inte fick höra den gå rent, den har fin sång."

Vi slår oss sedan ner för lite fika efter fotosejouren på gården. Ja gården förresten, Bertils väg till värderat racing- och Lotusnamn har bland annat gått över en tid som spannmåls- och grisbonde, innan han runt -95 blev heltidsmek i egen hård. Ut för svinen och längan blev istället en flygel för engelska rariteter. Vi sätter oss ner och han bjuder, mycket stolt, på Lotussex som han sett till att den lokala stormarknaden fått en storsäljare i.

"Jag glömmer aldrig när jag tävlade med den [47:an] på Anderstorp 1974. Jag höll väl 200 km/h på rakan när Kinnunen förbi i 340. Det glömmer jag aldrig – det var obehagligt. Jag minns de där grova avgasrören." Han säger Kinnunen men jag är lite tveksam. Att det är bilen finländaren vann Interserien med är klart, men jag tror att det är Sten Hillegard bak ratten, jag hittar ingenstans att Kinnunen kört bilen i Sverige, däremot att Bertil och 47:an körde mot Hil-

legard i porschen på Anderstorp den 12 maj 1974. Han säger sig ha bilder från den tiden och jag undrar om jag kan få titta. Och i ett gammalt fotoalbum tittar vi på svartvita bilder på honom och 47:an med Helle-kojan och Jan Lundgårdh i bakgrunden, eller med Christer Bengtsson jagande honom i sin vackra Porsche 907 spyder.

Det är när vi sitter med fotoalbumet det stiger upp en gammal historia, som visar det sig, ännu ligger nära i den dagliga tanken. På en bild poserar Bertil framför 47:an med en tavla på Mario Andretti i Lotus 79:an vid fötterna.

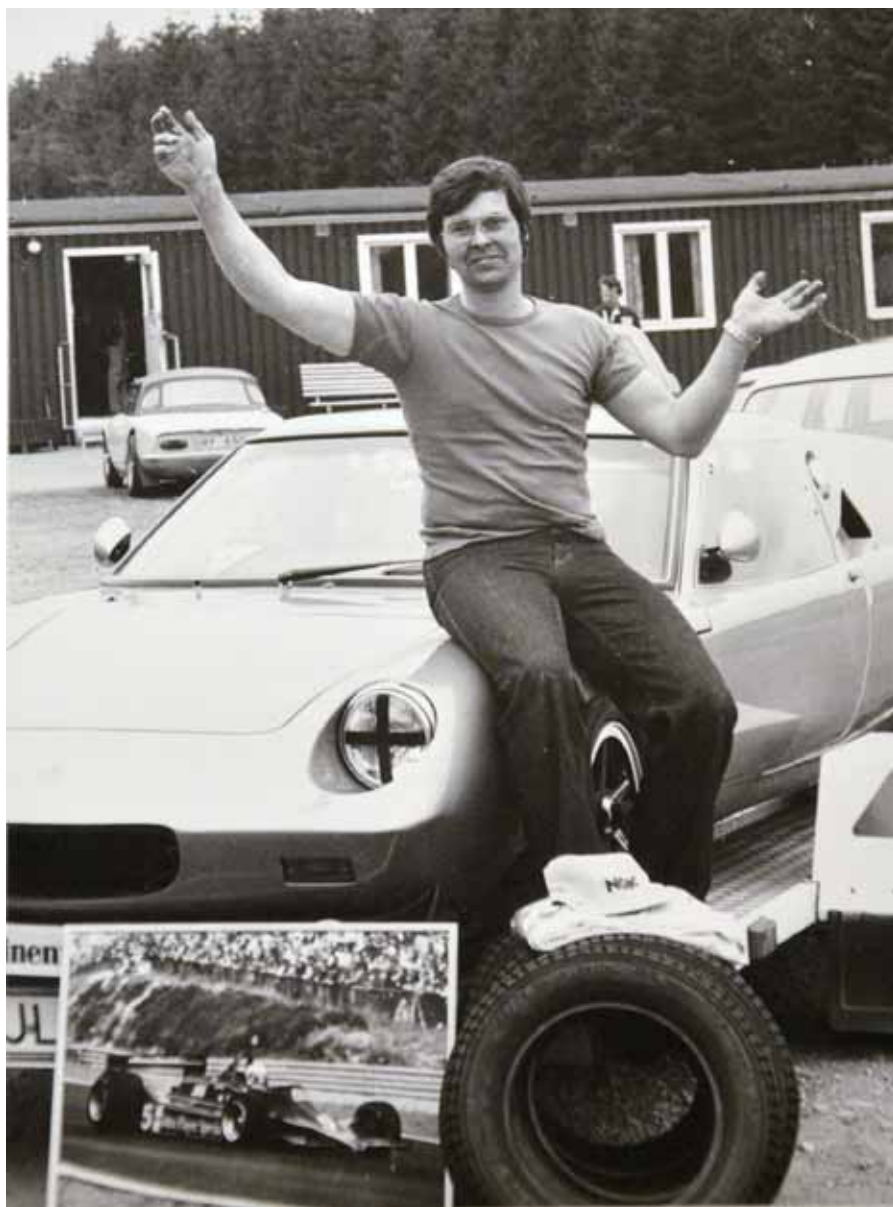
"Det var, tror jag, i Falkenberg vid en tävling där det delades ut tre pris: ett för concours d'Elegance, ett för seger i tävlingen och ett för snabbaste varvtid och jag råkade vinna alla tre." Han ser sig runt i lokalen, det står mängder med miniatyrbilar lite varstans. "Jo två av priserna var likadana, modeller av en jaguar 100 SS, den ena har barnen lekt sönder och den andra står här någonstans. Det tredje var den där tavlan på Andretti. Jo, Janne Tromark som höll i prisutdelningen kom fram och frågade mig, att eftersom jag hade fått alla priser, och dessutom dubbla av ett, så kunde kanske den ena ges till en annan tävlande som därmed skulle få ett pris."

Bertil ser ner i sina händer, innan han ser upp och fortsätter:

"Men jag svarade honom: Nä jag har ju vunnit dom."

Och han ser på mig och tycks för en stund som en mycket liten pojke och i bakgrunden står hustru Eva och det är som om lättnad och gammal skam blandas och det är ett mycket känsligt och roligt tillkännagivande. Jag skratrar, mycket och länge och Bertil är mild men uppfylld av länge burna känslor. "Jag har skämts över det ögonblicket i nästan fyrtio år" säger han och Eva nickar i bakgrunden. Det märks att hon har hört berättelsen många gånger. Får jag skriva om det, frågar jag. Det blir ju chansen till upprättelse, säger jag och Eva nickar och jag tror att Bertil, mycket milt, instämmer.

Det hänger mycket bilder lite varstans på bilar han jobbat med, bland annat den March 761 F1:a som Ronnie vann Monzas GP med 1976. Den köpte Staffan Svenby, men när de testkörde den på Mantorp gick den inte som den skulle, så Staffan tog bilen till Bertil. Vem var det som testkörde den på Mantorp, frågar jag, för det är väl inte så lätt att klara av en sådan. Det har jag läst många gånger att en F1:a är inget som



bords och för att säga emot så berättar han en annan anekdot.

”Jag hade jobbat med Lars Bondessons Elan och det visade sig när vi mötte den att chassit var snett, stötdämparbenen satt inte som de skulle, och Lars for tillbaka till England och Lotusgurun Tony Thompson och påpekade detta och ville ha den bytt, varpå engelsmannen, antagligen irriterad av att bli slagen på fingrarna av någon icke-Britt svarade: ”Du skall inte låta den där bonnjäveln mäta din bil.”

Så var det med det renomméet, tycks Bertil mena. Obekymrat som bara den som känner sin kunskap gör.

Garaget är fullt med bilar, längst till vänster står den Modsport-Elan dottern Marie tävlade med under några år. Bredvid den en annan Elan som, innan Bertil ägde den, stals av ett ungdomsgäng från Bergsjön och sedan kördes utför ett 10 meter högt stup vid en sjö, och landade upp och ner på botten, låg så i en vecka innan den fiskades upp, efter ett erkännande från tjuvarna. Det var på den tiden man kunde köpa skadade bilar av försäkringsbolagen, vilket Bertil gjorde och reoverade den. Men saltvattnet hade trängt in ordentligt i chassit och efter en tid blomrade rosten upp och syns nu som ett markerat ärr under den röda glasfiberkarossen jämte bakluckan.

”Jag funderade på att fixa till det, men det får vara där.”

Och utan äret hade antagligen inte bilens unika historia berättats nu många år senare. Proveniensen säger dom på Antikrundan.

Vår runda är slut för denna gång, men här finns så många historier att jag ämnar återkomma, krypa in i exklusiva förarsäten, höra roliga historier och äta Lotuskex.

gemene man klarar av att köra. Han tittar på mig.

”Den körde jag här nere från gården och upp till vägen. Men jag kom inte upp i mer än hundra” säger han lugnt.

Då skall man veta att det är en mycket smal liten väg som leder ner till gården från stora vägen, så liten att min minnesbild säger mig att det är en grusväg.

Det är det nu inte men det säger något om vägen.

”Den har en växellåda, koppling och gaspedal som vilken bil som helst. Men det var bättre asfalt då.”

Vi pratar om hans renommé som racingexpert i allmänhet och lotusexpert i synnerhet och han tycks le inom-





ISTÄLLET FÖR SSM

KM 2,5

Text: Pontus Fyhr & Göran Larsson Foto: Göran Larsson

Borta var festen. Inga rökslingor steg från klotgrillar upp mot en gnistrande blåklar kvällshimmel över Ring Knutstorp. Icke hördes knarret från en minutiöst inställd momentnyckel, ingen tvåtakts-Saab startades upp och varvades länge och irriterande på övre depåområdet. Någon skönsång hördes ej från Healeygängets tält, och inga glas fylldes där med Gin och tonic. I natten som tyst smög sig på hördes inga danskar rumla runt med öl, ingen musik strömmade från Erik Höyers anläggning.

Det var tyst och dessutom regnade det.

Det som återstod var en träningsdag för SSM-klasserna på lördagen och ett klubbmästerskap kallat 2,5 på söndagen. Pennan överlämnas till Pontus bak ratten i sin gula Elise:

Pontus:

Så gick årets första tävling av stapeln till slut! Riktigt kul att vi kunde få till det och många hade tydligen kört träning på lördagen, det tyckte jag dock såg lite väl fuktigt ut så jag stannade hemma/i garaget.

Det var lite fuktigt men uppehåll på vägen till banan och prognosen såg ändå delvis hoppfull ut, men väl till första träningen började det dugga

lite lagom. Bjarne hade ett gokart-tips om lite högre tryck i blött, så min lufttrycksmekaniker för dagen Victor erbjöd sig justera in det. Jag fick dock pumpa själv och fick således lite morgon-gympa.

Själva passet i sig gick reko, och bilen var lite mindre twitchy i vätan såhär! En mittfältstid precis efter depå-grannen Nils-Erik. Går nog att bättra på men inte fy skam.

i Q1 regnade det lite mer, och jag tog i lite mer, så jag bättrade min tid till 1.26.1 på sista varvet efter en bärgning som gjort att många valt att köra in i depå! Lovande!



Inför Q2 hade det kommit ytterligare en skur och Victors jobb var enkelt. Men väl i kvalet torkade det upp lite sakta och banan blev snabbare och snabbare. Jag putsade min tid till 1.23.18, den officiella timingen var lite iffy och sa att någon hade kört en 1.13-tid. När det väl var korrigerat var jag tydligen 4a! Mycket lovande inför racet!

När det började dra ihop sig till race såg det ut som det värsta hade passerat och nästa mörkgrå område borde passera förbi oss. Vi avvaktade in i det sista, sänkte trycket lite, sedan till nära nog riktiga torr-tryck. Ut bakom Oskar i högerledet, värmer däcken friskt. Väntar på 5 sek-skylden medan regndropparna sakta fyller på vindrutan. Ett kort svep med vindrutetorkaren, skylden visas, stänger dörren och varvar upp motorn till knappt 3000 rpm. Leif får en kanonstart och dyker in mot mitten, jag får lite hjul-studs och kommer iväg med viss tvekan. David Malmberg har fått en dålig start och får se sig omkörd av både Oskar i innerspår och Leif som för ett ögonblick har nosen framför Oskar, men den yngre förmå-

gan bromsar djupast och tar ledningen genom första böj. Jag lyckas ta mig förbi David i utgången på första kurvan, men jag fegar lite över krönet i den begynnande fukten och David tar sig upp jämsides över NGK! Något som gör mitt spår ner för backen klart försämrat, även Dennis Kullman slinker förbi bakom David. Runt Idioten kör Tommy Åkesson ytterspår runt mig, snyggt som attan men var katten är mitt fokus?! I inbromsningen på rakan regnar det nu ordentligt, Tommy fegar lite i ytterspår, jag lyckas bromsa mig förbi på innern. Men efter NGK blir jag tagen på sängen på innern igen, den här gången är det Ulf Andersson som hittat den vidöppna dörren jag lämnat där. Än är det torrt spår på många delar av banan och regnet i slutet av rakan har tillfälligt uppehåll, full fokus på att jaga ikapp Ulf, och vips har jag Tor Dahlskog på samma ställe jag fann Ulf förra varvet. Jag försöker bita tillbaks i utgången av Idioten men får dörren stängd resolut framför näsan. Regnet tilltar, jag jagar sakta men säkert ikapp Tor, som i sin tur har jagat ikapp Ulf. Jag tar en titt på innern i slutet av rakan, Tor jazzar till lite, Ulf

har också en spännande inbromsning. Plötsligt blinkar Tor in i depå, regnet smattrar nu ner ordentligt, vindrutetorkaren på max. Det känns långt fram till Ulf, ibland närmar jag mig men hans utgångar på rakan är imponerande. Han kämpar samtidigt med Leif. Nedanför NGK rinner nu en med skånska mått anseelig bäck som bjuder in till oönskade sidoflyttningar, varje litet misstag kostar närmre hela sekunder än tiondelar. Jag passerar Sten Jarls historic MGB för andra gången, Ulf och Leif syns endast i ett ögonblick efter Idioten och jag är nästan lättad att se målflaggan när jag kommit över bäcken på sista varvet. Regnet har lättat lite, men till vilken nytta?

Göran:

Aldrig mer vill vi vakna upp utvilade och nyktra julis första helgmorgnar. Aldrig mer vill vi sakna den där Knuts-torpsaftonen, som kommer som en smekning genombruten av skratt, bultmaskiner och skråll. Och aldrig mer vill vi åka ifrån Kågeröd och känna oss som oskuldsfulla utvilade frisksportare.



I SKÅNES *SKÖNHET*



Text & Foto: Göran Larsson

Det skånska landskapet innehåller en mångskap av finurliga och uppfinningsrika vägar”, sa redan (den på senare tid omdebatterade) C v Linné, ”det gäller bara att upptäcka de rackarna.” Till detta hade han ett antal lärjungar, vi har Patrik Jönsson, han kan på en yta av, låt säga 30 kvadratkilometer, få ihop vägar som räcker i en timme och 45 minuter och ständigt är vederkvickande, häpnadsgörande och kul.

Det var samling 09.45 i Svedala och det var en försvarlig hopar bilar, uppåt 30 ekipage. Om det var de under våren strypta möjligheterna till förenade förnöjsamheter eller om det är detta antal man får räkna med nuförtiden får vara osagt, men det låg en förväntansfull anspänning runt parkeringsplatsen runt bensinmacken där det samlats – och det bör markeras – en mycket vackert varierande bilskara från sextiotial till splitter nytt, från fyra (ja man skall inte bli förvånad om där var någon med färre) till tolv cylindrar,

från japan moturs över den nordamerikanska kontinenten till Europa. Från heltäckt till almost naked.

Och det sattes iväg, sedan Ulf och Patrik infat, i en iver som inte stod ett vårligt kosläpp efter. Det gick till Bökeberg, vidare genom Vismarlöv by, Trällekilla, Rockarp, en sommarhetsig Vivaldi som övergick i en stillsamhetens bachska Air. Vi snuddade Genarp och Häckeberga naturreservat och dundrade Thunder road fram och någonstans från kön svarade Kjelle G:s F12 upp med sin



italienska aria och framför min vindruta med himmelen som tak i en öppen bil på en öppen väg med keps och son gled Anders röda MG och Tommys lila 944 cab och bakom lika öppet blå: Bengt o Barbro i TR6. Det var Grönby, Lemmeströ, Grönby Mölla och Brönnastad, och hade en norrlänning sett det vi sett hade denne av häpnad bågnat likt vägarna vi for på. Och vi tog vägen till havet, berusade av skönhet och oktan, kungar av sommarn. Där spred vi oss likt ängsblomster i landets sydligaste hamn och sanden var fuktig och kvinnorna var - oavsett ålder - unga. Vi stannade dock inte tills den natt, Peter Lundblad sjöng om, blev dag.

Måhända äts det en glass.
Ja jävlar.



DANS PÅ STURUP KM 4



Text: Göran Larsson & Pontus Fyhr Foto: Göran Larsson

n short

Förmiddagens väder: regn

Förmiddagens funderingar:
däcksbyte, regnappar

Eftermiddagens väder: sol, torrföre
Eftermiddagens felbeslut: regndäck

Dagens comeback: Dag Löfqvist. Efter en smärre incident fick han ingen träningstid, men uppstod som en fågel Fenix och vann racet före Sebastian Wichers.

Dagens tjuvstart: Erland. Punkt.

Dagens hamburgare: Tack Kalleracing!

Dagens kaffe: Tack Ted.



Dagens karossuppdatering: Fredrik O. På förmiddagen såg Ginettan ut som vanligt, efter middagen var bakskärmarna uppsågade, försedda med nya skärmbreddare för att få rum med 10 tum breda revolutionsfälgar. Tufft som fan och bilen såg märkligt nog ännu mer klassisk ut. Måhända gick det fortare ock.

Dagens gulingar: Fredrik Nordlander och Pontus Fyhr delade första startled i roadspport C.

Dagens första-gång: Fredriks pole.

Dagens snuvning: Dennis Kullman som spöade gulingarna.

Dagens race: roadspport C – kort racerapport från Pontus huvud:

”På startlinjen var adrenalinnivån ännu högre än den brukar vara, ingen bil rakt framför, Norlander i ytterspår, en bra start är allt som behövs!

Den bra starten fick jag, vi var sida vid sida in i Parabolica, och låg så genom större delen, men jag fick en lite bättre utgång på 2ans växel (hoppas jag inte nöj av utgången) och tog ledningen men jag bromsade på mig en hel del in i Club-house och Norlander smet upp på innern, han fick en bra utgång ur Karoussel och jag utmanade banmarkeringarna lite på Old-straight. Han bromsar senare än jag vågar i mitt innerspår i ”The Dipper” och säkrar ledningen. Kullman slinker förbi på innern in i hårnålen och jag finner mig själv på tredje plats. Medan de två miatorna slåss frenetiskt om ledningen kan jag köra betydligt bättre spår och krypa allt närmare, ut på rakan har jag min chans, men vems sug ska jag följa med i? Provar Kullmans ett par gånger då han verkar få bättre utgångar, men han missar växlingen ett flertal gånger. Tillslut lyckas han hitta rätt och vi slinker båda två förbi på innern in i Parabolica, väl där drar Kullman upp ett jäkla tempo och jag hänger på så gott det går, här och där närmar jag mig men han drar i snitt ifrån med någon tiondel per varv. Men en andraplats och nytt personbästa, efter en härlig fight för både oss och publiken, inte fy skam!”

Dagens tunnaste klass: Historic med Sven-Åke.

Dagens funktionärer: funktionärerna.

Dagens snabbaste varv: antagligen Erland ”Tjuvstart” Berggren.

Dagens sociala atmosfär: gemyt.

Dagens drifting: Peter Kaiser och hans Alfa GTV

Dagens trotjänare: Rolf och hans MG.

Dagens arrangemang: dagens arrangemang.

Dagens segrare: Erland, Löfqvist, Sven-Åke, Rolf, Fredrik och Håkan.

Dagens avslutande tanke: vi ses på KM5





En Lancia Fulvia, en höskrinna och en förtörnad dotter.

LÖRDAGS- RALLY

Lördagen den 15 augusti var det återigen dags för ett lördagsrally. Det var stor uppslutning, ett 30-tal ekipage med glädjande stor variation slöt upp på parkeringen vid Center Syd i Löddeköpinge som var startplatsen för denna upplaga.

Dagen bjöd på strålade väder med sol, knappt någon vind att tala om och en temperatur (som nästan var i överkant) på närmare 30 grader.

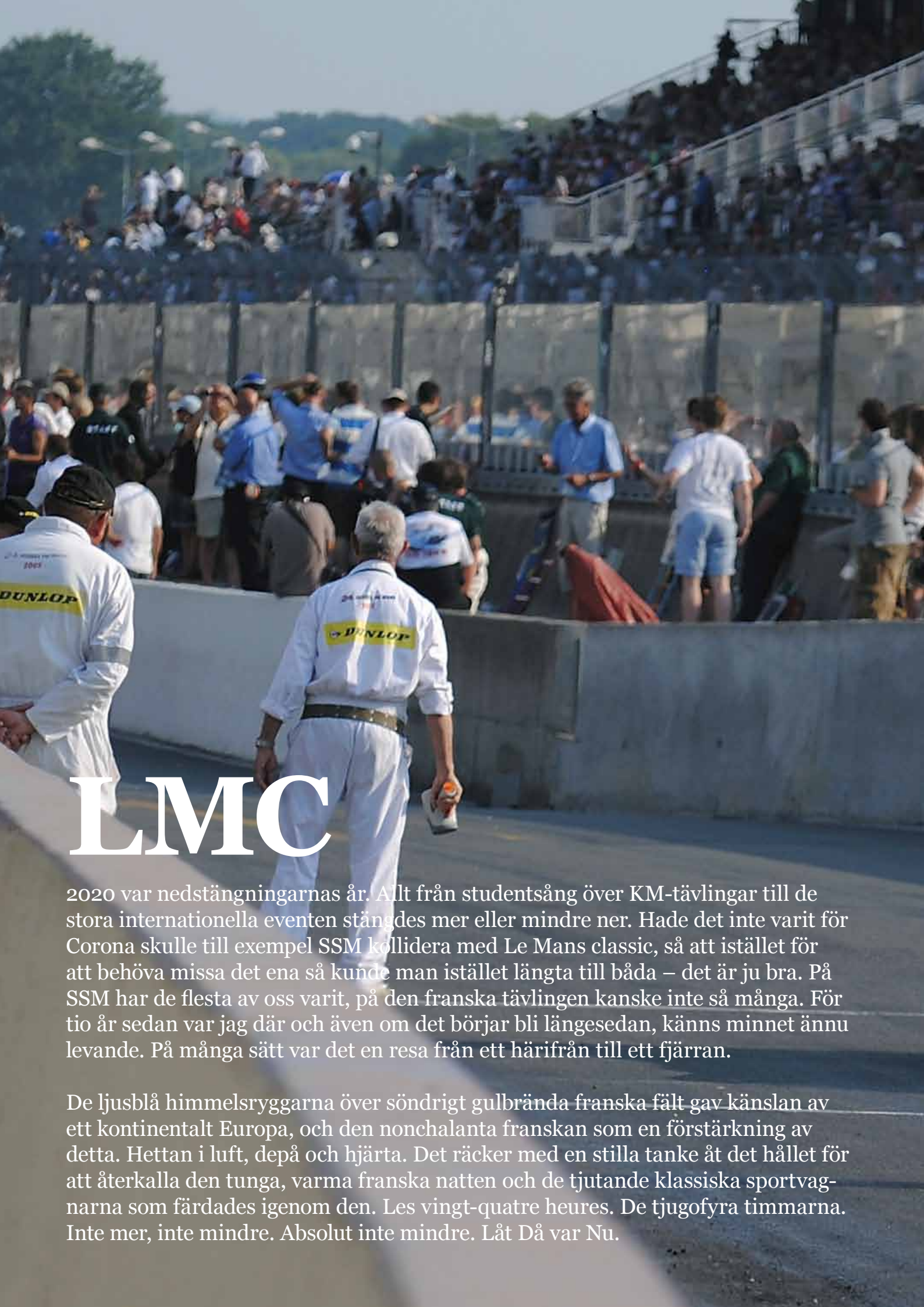
Efter sedvanlig genomgång bar det av, först förbi Borgeby slott och vidare genom Furulund, därefter lite av en transportsträcka för att passera Lund, men den var nog så spännande bitvis ur ett förarperspektiv med trafikljus, rondeller och annan trafik att ta hänsyn till. När väl denna passage var avklarad och kursen satt söderut från Råby

Text: Victor Bagge Foto: Göran Larsson

mot Bjällerup visade sig det sydsvenska landskapet från sina bästa sidor.

Många fina vägar och vackra vyer passerades innan målet för dagen, Vismarlövs Café & Bagarstuga, nåddes. Trots det stora deltagarantalet fanns det gott om plats för alla på parkeringen och många av rallydeltagarna valde att ta en välförtjänt fikapaus innan hemfärden företogs på egen hand. Tack till Patrik för en i vanlig ordning trevlig runda!





LMC

2020 var nedstängningarnas år. Allt från studentsång över KM-tävlingar till de stora internationella evenen stängdes mer eller mindre ner. Hade det inte varit för Corona skulle till exempel SSM kollidera med Le Mans classic, så att istället för att behöva missa det ena så kunde man istället längta till båda – det är ju bra. På SSM har de flesta av oss varit, på den franska tävlingen kanske inte så många. För tio år sedan var jag där och även om det börjar bli längesedan, känns minnet ännu levande. På många sätt var det en resa från ett härifrån till ett fjärran.

De ljusblå himmelsryggarna över söndrigt gulbrända franska fält gav känslan av ett kontinentalt Europa, och den nonchalanta franskan som en förstärkning av detta. Hettan i luft, depå och hjärta. Det räcker med en stilla tanke åt det hållet för att återkalla den tunga, varma franska natten och de tjutande klassiska sportvagnarna som färdades igenom den. Les vingt-quatre heures. De tjugofyra timmarna. Inte mer, inte mindre. Absolut inte mindre. Låt Då var Nu.



Ui har landat utanför staden Beavoulis, vi har hyrt en bil och vi har i denna bil, på väg söderut, passerat genom Paris yttre ringvägar, svängt fel och hamnat på en av staden inre bakgator, från vilken jag trott mig aldrig återvända. Det är varmt, stressigt och oskönt.

Det är först då vi kommer ut på de mindre vägarna, smala som cykelvägar och passerar genom små trånga samhällen som Frankrike visar upp en helt annan och mycket mer älskvärd sida. Det är de nötta fasadernas väg. Ibland stannar vi, för att handla eller bara för att vi är på semester, och alla vi möter ler, hälsar bonjour och kvinnorna är självklara utan att vara bildsköna och deras osminkade självklarhet gör dem vackra. Man släpper fram varandra i trafiken med en hälsning och jag undrar var bilden av den arrogante fransosen är skapt. Och på kvällen i Nogent-le-Rotrou, där vi hyrt rum, växer känslan för Frankrike sig allt starkare och det är där, på uteserveringen, i värmen och sorlet som jag blir förälskad.

Det tycks som en outtalad överenskommelse att när matgäster drar sig tillbaka så får de lokala ungdomarna tillträde till uteserveringens bord. Strax efter att några tyska turister rest sig och försvunnit in på hotellet sätter sig fyra killar och två tjejer i tjugooårsåldern vid bordet, bara några meter ifrån oss. Vi har avslutat vår måltid och dricker en mild öl, då en bil bromsar in och två killar hoppar ut. Föraren av bilen är smärt och elegant. Kamraten övervik-

tig och följer lite försiktigt den andre i fotspåren till bordet med de andra ungdomarna. Den eleganta går runt bordet och hälsar på alla, på killarna med en handskakning och på tjejerna med två kindpusslar. En på var kind. *Bonsoir*, hörs det varje gång. En självsäker kille, tänker jag. En kille som möts av respekt och uppmärksamhet. Han blir stående vid sidan av bordet och därefter upprepar den överviktige, försiktige killen exakt samma procedur. *Bonsoir, bonsoir*. Det tar lite tid för det är trångt mellan stolar och räcke. Först därefter startar samtalen. Då står den överviktige lite bakom sin kompis igen och drar i sin alldeles för tajta t-shirt som om han känner sig lite obekvämt i den. Och även om han inte deltar i samtalen så mycket, så har även han blivit sedd, även han har fått kyssa de vackra flickorna, de har kysst honom. Och då, kära Frankrike, även om jag just träffat dig, blir jag kär.

Vi lever semesterlivet. Vi smakar på den franska helgförmiddagen. Det är torgmarknad i Nogent-le-Rotrou. Torgstånden utanför hotellet är hav av frukt och grönt. Det är blomkål, broccoli, brysselkål och bönor i knippen som myllrande gröna, knottriga fingrar, det är fänkål, grönkål, kål i blom. Meloner som melerade rugbybollar. Och det är fisk i mängd, vanliga och av aldrig tidi-

gare skådat slag, det är levande krabbor och humrar, musslor och ostron. Det är kött, patéer, korv och bröd. Men det är inte de böljande grönsaksbergen som är vackrast. Det är människorna som står där med sina varor. Det är inte utkas-



tade unga pojkar eller flickor som tvingats snabblära sig vad en grönsak är. Här är producent och säljare samma person. De kvinnor och män som jag ser bakom de svällande grönsaksborden har en relation till frukten och grönsakerna. Det syns på hur de tar i frukten, hur de lägger den i en kupad hand och väger



den stilla för att avgöra dess mognad. De när en kärlek till kålen, till de fräga bönorna. Jag ser det, och jag ser att de unga kvinnorna bär en tradition i sina skuldror, att de är stolta då de överlämnar det önskade i en genomskinlig plastpåse. Visst, jag är sentimental, jag är utomlands. Men det är vackert.

Så lämnar vi palsternackor, meloner, levande ostron och väna axlar för Le Mans. Köerna tättnar. Värmen gör sig påmind på flera sätt. Alla gamla sportvagnar får de kämpigt nu. Överallt står snart lotusar, porschar, och MG:s och pustar med öppna motorhuvar och söker svalka. Två engelska Cobror knuffas utmed vägrenen. En Jaguar XK 120 står där redan. Det är skönheter och dyrgripar på knä. Jag förstår att de lider i värmen, att de hatar hettan. För oss som åker artificiell och modern hyrbil känns deras plåga på något sätt genuin och riktig, en gammal och hederlig kamp med elementen. Och är det inte så, att det är först med de där små, små bristerna som det riktigt exklusiva verkligen blir vackert?

Här finns uppemot 600 tävlingsekipage, de flesta är av den digniteten att de skulle vara den självklara höjdpunkten på vilken svensk tävling som helst. Jag säger det inte för att förringa något. Jag säger det för att det är en självklarhet som ändå måste sägas. Men bilarna är ingen överraskning. Vi hade läst startfältet under den sena lördagskvällen i Knutstorsdepån under SSM veckan tidigare. Vi hade läst och vi hade bävat över det vi hade läst. Läst

en gång till och höjt våra glas mot Kågeröds natthimlen. Lett och nickat. Nu sex dagar senare går vi bland raderna, nickar och ler. Aston Martin DB 4:or, lowdrag-E-types, Bizzarinis, Ferraris, Porschar, Lolor, Chevrons, Lotusar, MG:s. Många med välkänd tävlingshistoria för bilsportsentusiaster världen över. Hur många GT 40:or? - Tio. Hur många Ferrari 512 S? - Tre.

Det är tingel-tangel, utställningar och försäljning av konst, bilar och kläder. Det är tidningar, bilmodeller, restauranger och barer. Det är orkestrar som transporteras runt i öppna amerikannare. Det är militärjeepar fraktande "pilotes". Det är varmt. Framåt tolv varmare än jag någonsin upplevt. Men trots allt detta känns det lite blodfattigt. Det saknas puls. Raderna av bilar är imponerande, men för mig, just nu, är de utställningsobjekt. Jag känner mig, i ärlighetens namn, lite besviken.

10 juillet/ Lördag/38 grader C/ Sol/ Vindstill

Förvandlingen från utställning till tävling, från död till liv, är ögonblicklig. Det börjar med en smäll. En smäll jag först tror kommer av en tung, tung verktygslåda som förödande fallit ner på en eller annan quattromiljonersbil och jag tänker mig en stackars vårdslös olycklig mekaniker nu få det hett om öronen. Men smällen är sprungen ur den amerikanska V8:an i en Bizzarrini och det är ur denna explosion allt tar sin början. Snart följs den av flera, ilsknare motorer. Som om en uppstartad motor

föder behovet hos en annan. Plötsligt springer mekaniker, funktionärer och publik runt och om varandra. Som i ett kaos. Men det är ett kaos med intention. Som om en pojke stuckit en pinne i en stilla myrstack och med det väckt något som velatäckas. Och plötsligt börjar Le Mans leva.

Det är 38 grader varmt, det är vindstill och pressande sol. Allt som lever borde gå till vila. Men här är det tvärtom. Köerna till ölbarerna blir långa, läkartarna fylls, tävlingsprogram studeras intensivt. Kameror fokuseras och smälls av. Som om allt först nu är fotograferingsintressant. Människor fångar varandras blickar, av stress, upprördhet eller fascination. Som om det först nu finns något att stressas, uppröras och fascineras av och att detta något måste bekräftas i den andres öga för att bli sannolikt. Vi tar till oss myllret, mullret, skönheten, storheten, det plötsligt nästan ofattbara - tillsammans. I den andres ögon ser vi det stora. För stort för en enskild. Vi ler i varandras ögon.

För mig föddes Le Mans och sportvagnsracing 1970. Jag var nio år och så känslig för intryck som man är i den åldern. Då kom Porsche 917. I ljusblått och orange. Jag visste inte då något om bilens teknikaliteter, om att den, tillsammans med Ferraris 512, var en sista våldsamt reaktion mot FIA:s nya regler som styrde mot mindre motorer. Jag kände inte till något om 917:s alla problem under 1969, om förarnas beskrivningar om hur svår bilen var att kontrollera på Mulsannerakan då





hastigheten överskred 300 km/h. Problem och historier som kompletterade med senare framgångar skapar legender. Då jag idag diskuterar favoritbilar med folk och någon framhåller en Ferrari GTO eller en senare Porsche 956 som sin dröm står jag förvånad. Trots att min tekniska kunskap var ett intet så var skönheten, kraften och dominansen hos 917 så total att jag för tid och evighet inte kan förstå den som håller något annat högre.

Jag såg min första 917 på Knutstorp faktiskt. När var det? 1975? I SSK-serien körde Sten Hillegard med Leo Kinnunens gamla spyderversion från Interferien. Men den satte mig inte i brand. Det var inte någon av de kupéer som kört VM och Le Mans. Fan den hade inte ens strålkastare, ögon - själens ingång på såväl människor som bilar.

Nästa möte skulle dröja många år, vi var på Nürburgring där David Piper körde en kurtzheck. Men det var bara någon kort stund som de vibbar jag hoppats på verkligen infann sig. Kommer man nära en 917 i depån är de ju som de flesta sjuttioalsracervagnar - glasfiber och mänsklighet, och ute på banan var Piper försiktig, främst på Nordschleife där det enbart var uppvisningskörning som gällde. Bara då jag tjuvbeftann mig i bandepån några minuter blev jag lycklig då vi kom nära varandra.

Nu är det alltså dags igen. På platsen för präglingsen. Le Mans.

Le Mans klocka tickar som en skolgårdsklocka mot 16.00 och i samma takt vrids pulsen upp i depån. Motorer startar upp, funktionärer blåser genom-

trängande i visselpipor, tåg av jeepar far igenom människomassorna, förare skriker, tävlingsbilar rullar mot start, det är tempo och liv där förut stillhet rådde, och på öar i och utanför detta virrvarr sitter folk och dricker öl och äter baguetter och enbart sportvagnsparkeringen räknar till 7000 bilar och läktarna fylls och folk söker skugga, och konst, kläder och bilar säljs på auktion för miljoner och det är 100 000 åskådare och vid stängslet uppe vid Tertre Rouge plockar en åskådare fram en medhavd smörgås med svettig ost och serverar sig en kopp kaffe ur en termos. Så ser han på klockan: 15.42. I depåområdet 5 sätter sig då Richard Attwood bakom ratten i sin Porsche 917. Och Vanina Ickx ler bländande mot en fotograf. Solen pressar och vinden är någon annanstans. Jag dricker en öl och Henri Pescarolo går med hund, sned mun och fru genom depån. Som en vålnad.


Alla ekipage har tre tävlingspass, två på dagen och ett under natten. För grupperna 1 - 4 är det gammal Le Mansstart som gäller, där förarna springer över banan till sina bilar som står uppradade på snedden mitt emot. För grupp 5 och 6 är det rullande start. Varje racepass är 43 minuter långt. Under detta måste ett depåstopp göras mellan minut 15 och 30 och detta stopp måste minst ta en och en halv minut.

Grupp 3, epok 1957 - 1961 inleder. Alla läktare vid och runt depåområdet och upp emot Dunlop är fullsatta nu. Allt är förväntan. Snabbast på träningen har Gregor Fischen/Harry Leventis i en Ferrari 246 S varit, tusendelen före Thornton/Garrett/Willmott, Aston Martin DB 4 GT och med Roger

Wills/Joe Twyman, Lotus 15 på tredje plats. Efter nio varv är det Lotusen som vinner före Nigel Webb i en Jaguar D-type sedan Ferrarin ådömts tidspålägg. Gruppens nästa heat, nattens, kommer att vinnas av Frank Stippler i en Maserati Birdcage. Jag skriver det mest för att betona vagnparken. En Ferrari hit en Maserati dit.

Så går den heta eftermiddagen över i het kväll, och i denna kväll tjuvar ferraris, vrålar porschar och bullrar corvetter. Men mest låter Matras 3-literstolva som bringar minnen från 70-talets F1-epok då samma motor, i Ligier, fick journalister världen över att skriva romantiska hyllningar till dess välljud. Det slog mig aldrig då. Det gör det nu. Den har samma märkliga intensiva sång som många Ferrarimotorer har, man tror den yla på långt avstånd när den i själva verket smugit sig upp i nacken på en. En helveteshund från himmelen.

21.00, tävlingarna har pågått i fem timmar. Livet i och runt banan har gått in i en andra andning. Stressen och adrenalinet har lagt sig. Och alla föresatser, alla granskningar och vandringar man tänkt sig - löses upp i den rytm som är 24-timmarsloppetets själ och livsnerv. Man kommer inte iväg till Mulsanne, för när man frågar funktionärerna hur man skall ta sig dit skakar de medlidsamt på huvudena "very long way, to hot". För dem är Mulsanne den lilla by som ligger i slutet av den långa raksträckan som vi tror heter just så, men för dem är Ligne Droite des Hunaudières. Så vi slår oss ner på en servering istället, beställer en sandwich och en öl. Där hamnar föresatserna, i en stor plastmugg med olika Le Manstryck på.



Kl 00.12. 28 C

Klockan har passerat midnatt. Jag vandrar som en osalig ande i den allt mörkare depån i väntan på de mäktigaste klasserna. Det går inte att uppbringa energi för allt och alla. Några får offras. Därför vandrar jag, medan bilarna i grupp 2 och 3 målar natten i motorljud.

Jämte bandepån, i nära anslutning till utfarten till banan, pågår ett stort disco, men det är V.I.P only. Tror jag. Vad skulle jag där och göra? De flesta serveringar och restauranger har stängt vid 24.00. Jag bidar min tid. Med natten kommer något annat. Ett lugn där bara de viktigaste funktionerna är igång. De livsuppehållande. Annars vila. På läktarna runt banan är det nu mycket glest. I depån och innerområdet är aktiviteten låg, bara då det är dags för en klass att svänga in och en annan att ta vid drar karavaner med bilar till och från banan genom depån. Från campingen stiger små försiktiga rökslingor upp mot den franska himlen. Det är bara på discot och i bandepån som det är synlig aktivitet. I bandepån dras vi som alla typer av nattfjärilar till ljus och varandra. På andra sidan depåmuren skjuter ljuskäglor förbi, bilarna dundrar förbi i mörkret med tomma svarta läktare i bakgrunden. Bilarna i siluett då de passerar, tydliggjorda av strålkastarljuset som svagt färgar asfalten gul framför dem.

Kl 02.40. Natt. 26 C

Så kommer de. Porsche 917. Ferrari 512. De stora tolvorna. I natten. Att se dem i dagsljus är enastående, att se dem dundra genom mörkret är häpnadsväckande. Detta är Le Mans. Le Mans förhåller sig till natt på samma oskiljaktiga sätt som en väl genomförd svensk midsommar. Utan den är den inte fullständig.

I mörkret är det svårt att hålla koll på placeringar, men det spelar liksom ingen större roll. Det är det ständigt pågående, långdistansen, det fantastiska i insikten av vilka bilar som passerar förbi en i mörkret som gör det här så mäktigt. Det eviga.

I nästa grupp kommer Porsche 936, vinnaren från 1977, sex BMW M1:or som ett gäng buspojkar från Bayern, tjutande i sin jakt efter Porsches 935:or i mörkret. Bensinöverflöd som exploderar i eld ur avgasrören vid växlingarna. Claude Ballot-Lena viskar 70-talets minne.

Grupp 6 efterföljs av gr 1 och jag vandrar trött in i depån igen. Jag köper en öl vid en av de få öppna krogarna, och sätter mig på en billig plaststol. Städpersonal röjer runt borden. Jag röker inte i vanliga fall. Bara efter en fantastisk konsert, en stor glädje, en sorg. Nu lånar jag en cigarett av en fransos. En Galoise. Han tänder den och jag vänder tillbaka till min plats. Det är fortfarande varmt. Det är stilla. Vi är kanske 20 personer. På andra sidan depåbyggnaden hörs bilarna längs startrakan. Klockan är fem på morgonen och det är fortfarande mörkt. Jag drar girigt i mig röken. Galoisens tobak är stark och fyller mig med kontrast, välbehag och yrsel. Ett bemötande av alla känslor inom mig. Jag ser mig omkring och inser att jag just då är en liten, liten del av det som är Le Mans.

Kl. 12.12. 28 C Sol

Den svalka som kom med morgonen är borta. Oförtröttligt rullar tävlingen genom julihettan. Publiken har återvänt. Jag ser ett par åskådare prata med en fotograf. *Fatigue*, säger han. *Fatigue*. Le Mans tar andan ur en. Genom sin längd, sina tävlingsbilar, sina oändliga upplevelsemöjligheter och sin omfattning. *Fatigue*. Det finns ännu så många ställen, kurvor, bilar och sensationer vi inte tagit del av. Hela fredagen, de 24 timmarna, all tid man haft på sig börjar gå mot sitt slut och det finns fortfarande mängder av ställen och företeelser man ännu inte besökt. Porschekurvorna, Indianapolis. Mulsanne. Byn. Nästa gång måste jag ta mig till Mulsanne. Nästa gång. Det tar säkert åtminstone två Le Mans för att klara av ett.

Så slår klockan 16.00. 2010 års Le Mans Classic flaggas av. **Det är fullbordat.** I den tystnad som uppstår har man fullt upp med att överleva.

Så lämnar vi Le Mans bakom oss.



nu

Det har gått många år sedan dess. Känslan av Le Mans dyker upp emellanåt. Dagar av grått. Det var så svårt att få in allt på plats. Sinnena räckte liksom inte till. Nu kommer upplevelserna ibland och gör sig påminda. Som vibrationer. För det är väl så att de intryck som mötte mig där i Frankrike för evigt någonstans blir kvar, redo att

åter börja ge stämningar ifrån sig skulle någon nämna namnet, något påminna om helgen. Så som väl de där kvinnorna man trodde sig glömt aldrig lämnar en helt och hållet. Till nästa Le Mans Classic är det, om det vill sig väl, ett år, och till kvinnan, ett sammanträffande och en blick. Det är en evighet och ingenting.

A bientot mon amour.



GT

Det fanns, för väldigt, väldigt längesedan, i en värld före datorer och låsningsfria bromsar, en typ av ungdomsfordon som kallades Epa-traktorer. Det minns ni säkert.

Ofta var grunden en gammal duett (ja inte kostade de mycket pengar då) sedan kom A-traktorer och Volvo 240:s kapades upp, då kunde man höja på ögonbrynen över att kamraterna hade råd med något sådant. Nu kan det hända att man ser Nissan king cabs konverterade till dylika fordon. I juli flyttade jag till Ystad och häromdagen såg jag i den staden dessa två traktorer parkerade. What are we coming to?

Och förresten, var inte Gordon Murrays nya T50 en besvikelse rent designmässigt? Av McLaren F1 blev det en Toyota R2.

Min personliga flytt har rört om skallen och planeringen på Bullen ock, så att sida 3 plötsligt hamnade här bak. Här kan jag i lugn och ro påtala saker om innehållet. För det har ni ju redan sett.



Premiären för RHK och SPVM kördes på Mantorp den 22-23 augusti. Det visades framfötter av MSCC:are. Bengt-Åke och Anders turades om med att vinna GTS-65 klassens båda heat. Och i snabbaste Roadsportklassen blev Henric Månsson stark tvåa i första heatet. Där fanns fler MSCC:are men utrymme och Bulletinens utsände (Torbjörn Jonsson) tyade inte mer.



Nya medlemmar

Aktuellt medlemsantal 2020-08-02: 426 st

Olof Neergaard

ARDEN GREEN, Fersens väg 9
211 42 MALMÖ
Alexander Turner 1960

Gustav Larsson

Ljuders Prästgård 112
365 94 SKRUV
Ginetta G20 2007

David Malmberg

Konvaljevägen 12
232 54 ÅKARP
Mazda Mx5 NA -94

Saša Kojić

Östra Promenaden 13B
211 28 MALMÖ
Toyota MR2 2001

Anders Jönsson

Norrjevägen 64
236 35 HÖLLVIKEN
Ferrari 308 GTS 85

Marcus Jutmar

Balshögsvägen 6
237 91 BJÄRRED
Ginetta G27 2001

Martin Kristell

Sjuhallavägen 66
373 31 NÄTTRABY
Mazda MX-5 2003

Jan Åke Victor

Skepparevägen 11
243 35 HÖÖR
Porsche 911(964) Carrera 4 1990

Björn Jutmar

Ingelstadsvägen 43
23254 ÅKARP
Pontiac Fiero GT 1987

Nu fyller vi vår klubbshop med nya kläder!

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

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

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

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

Keps



100:-

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

Hudson Väst



700:-

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

Softshell Jacka



750:-

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

Newport Jacka



850:-

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

Softshell Väst



650:-

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

Tennis / Pikétröja Standard



350:-

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

Tennis / Pikétröja Premium



390:-

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

Ni hittar klubbshopen på www.msc.se/klubbshop