

**MSCC**

# BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 4  
2020



## STEFAN MUMM

Racingbilar, universum och allting

## FALKENBERG CLASSIC

Racingårets RHK och SPVM



GOODWOOD REVIVAL



KLUBBMÄSTERSKAPET 2020



## ORDFÖRANDE S P A L T

På våra KM-tävlingar så hade vi som vanligt en skara duktiga funktionärer. Ett stort tack till er! Utöver våra tävlingar så körde vi några väl besökta rallyn. Riktigt roligt att se så många gamla och nya medlemmar med sina sportvagnar. Att se 25-30 sportvagnar av blandade märken och modeller på en skånsk landsväg är fantastiskt.

**H**ej Sportvagnsvänner, Sportvagnsåret 2020 blev inte som vi förväntat oss. Pandemin Covid-19 har satt käppar i hjulen för mycket. Dock måste vi blicka tillbaka och konstatera att vi lyckades med 3 KM tävlingar och 2 träningsdagar. Dessa var välbesökta och, vilket uppskattas mycket från oss arrangörer, alla höll ett förståndigt avstånd. Att ta steget från att hälsa med ett handslag eller kram till att hälsa med en armbåge är inte så enkelt. Dock måste vi kämpa på med dessa nya regler så länge Covid-19 håller sitt grepp om oss.

Även om vi inte vet hur Covid-19 situationen kommer att vara under 2021 så har vi i styrelsen redan börjat med planeringen. Datum för KM och SSM är i stort sett klara. Håll ett öga på hemsidan då vi kommer att publicera dem så fort allt är klart. SSM blir en tävling med eller utan publik beroende på vad myndigheterna låter oss göra. Planeringen för våra rallyn pågår för fullt. Det blir ett antal rally med Vårallt som start. Sedan kommer det några lördagsrallyn. Höstrallyt blir med övernattnings. Givetvis om inte Covid-19 situationen stoppar det.

Som säkert alla förstår så har även MSCC drabbats ekonomiskt under 2020. Vi i styrelsen tittar på olika sätt hur vi kan hantera klubbens ekonomi med försiktighet. Till exempel så kommer Årsmötet 2021 att vara i ett annorlunda utförande än vad vi har haft det sista åren. Detta givetvis på grund av Covid-19 situationen men också från en ekonomisk aspekt.

Men oavsett om livet kommer att återgå till ett "före Covid-19" eller vi får lära oss att leva annorlunda så är styrelsens mål att alla, gamla såväl som nya medlemmar, skall känna sig hemma i MSCC. Klubben för sportvagnsentusiaster.

Önskar alla en riktigt God Jul och Gott Nytt År.

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

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

Omslagsbilder: Stefan Mumm på Mantorp - Bengt-Åce Gustavsson  
Övriga - Göran Larsson

# GT

Så går året mot sitt slut. Det har innehaft myckenhet av skiftande slag, inte alltid av önskvärd natur. Ibland är det då lätt att bli nostalgisk, det är lätt men ibland lite ohälsosamt om det blir för mycket.

Man kan ta en vända till Goodwood och sedan komma tillbaka. Det måste man, för det håller liksom inte i längden. Vädret är en annan sak man kan bli nostalgisk över. Jag har under sommaren funnit mig sakna det tunga dagsregnet. Det har mest fallit snuttavis. Det är möjligt att man från den unga barndomens somrar mest minns evig sol, bad och lek, (utom då det var simskola) men tonårens somrar (säger minnet) präglades av överfulla stuprännors dropp, av dagsregn som höll en inomhus till kortspel och läsning och förhindrade den samling och kontakt med jämnåriga man då så innerligt önskade. Och när det nu faller, regnet, dagslångt, finner man sig älska det. Det är märkligt.

Men nu får det gärna snöa.

Kom gärna med bidrag till tidningen! Av alla tänkbara varianter. Det hade lyft.



**God Jul och Gott Nytt År önskar vi i styrelsen**



# ett höst race

Att påstå att årets, av klubben arrangerade, bandagar har lirat väl med vådrets makter är att ta i. Säsongsavslutande KM5 var ännu ett prov på detta.

Förmiddagen inleddes blöt, understundom störtblöt och de fromma förhoppningar om en eftermiddag med sol och upp-torkande vindar övergick snart i not so fromma konstaterande om den återkommande nederbördens myckenhet.



**T**ill KM5 som ju för året var en omskrivning av deltävling tre var 50 anmälda, några färre kom till start. Måne de såg väderprognoserna och valde att huka i garage och bostad.

I Roadsport A var Dag Löfqvist med sin Seven (Yamaha-R1 på 170 hk, om jag läser nätet rätt) snabbast som vanligt och vann racet före Jerker Flink Porsche 928. Jerker justerade däcktrycket mellan heaten – det blev mer värme i gummit än han trott.

I Roadsport B har Leif Molin (Vauxhall vx220) gjort comeback på banorna med fart och finess – vann nu före Max Dymling och Rolf Dawidzon. Dymling snurrade i blötan och trädde därefter, enligt egen utsaga, allt försiktigare på det hala. Rolf tänker sig en full satsning på spvm med MG:n nästa år!

I C diskuterade Elisegrabbarna (Pontus och Tommy) startsnabbhet, Elisens relativa snabbhet i torrt visavi blött. Det var taktik som norska längdskidåkare. Sedan var ändå David Malmberg snabbast i sin Miata före Fredrik Nordlander i dito, före Pontus som snurrade, inte bara en, utan två gånger i sin Lotus

och fick jaga, jaga till en tredjeplats som kom att räcka för att säkra KM-titeln i klassen.

Tillsammans med dessa kör ju de historiska killarna, som bara var två för dagen. Sven-Åke Jarl vann före Jan Blomberg. Sven-Åke tyckte det var roligt att miata-fightas med sin MG. Funktionärsansvarige Ted Scott skall till nästa-året vara kvitt sitt ryggonde och lovar att det då skall bli åka av.

I RS var Erland Berggren tillbaka i sin gamla Radical sedan han och Göran Håkansson bytt bilar. Erland saknade sin lilla Prosports twichiga gokart-känsla och Göran ville ha mer av stabil sportvagn, bytt, bytt kommer aldrig igen, så nu är Göran med Erlands fd. svarta JPS-Radical RS3. Båda provade med slicks i första heatet för att kunna skrapa ihop tidspoäng under heatets avslutande del som skulle ha torkat upp så pass att dessa skulle vara snabbare. Tji fick de. Erland vann före Stefan Mumm i sin Mallock. Öfverman valde sin Clubman för Radicalen, Måhända med tanke på vådrets beskaffenhet? Per Rosenberg njuter av sin Radical och ser fram emot att få utveckla sina förmågor i och tillsammans med den nästa

säsong. Robin Wachman for av i sandfällan efter rakan. Men det behöver vi inte prata om.

I Modsport 2 van Andreas Jähnke solo eftersom Fredrik Olsson och Niklas Mårtensson hade positioner att förfäktas i Spvm som samtidigt avgjordes på Kinnekulle. Och det var väl ett lyckat drag då Fredrik lyckades tog hem totalsegern i Spvm genom två andraplatser i Västergötland.

På Knutstorp vann Håkan Månsson Modsport 3 före Peter Kaiser och Fredrik Åkerman, samtliga i Ginetta G20.

Så stängdes det igen och packades det ihop för säsongen. Bo Reinsburg gjorde det på sätt som anstår en sann Roadsportåkare och fyllde tävlingsmiatan med däck, verktyg och övriga tävlingsförnödenheter plus medpassagerare och körde hem. Thats the spirit!

Och i Sjöborondellerna några mil söder om Kågeröd visade Stephan Svensson att en racemiata kan gå fort på hemväg också.

Så lägger sig en säsong till ro och bäddar för nästa...



*Olle Olsson, Mallock Mk20B*



*Elisekamp: Pontus jagar Tommy*



*Bo Reinsburg – Roadsportspirit*



*Rolf håller koll*

# KLUBB

## MÄSTERSKAPET 2020



ROADSPORT C  
Pontus Fyhr

### 2,5

"det är lite småsläpp här och där. Mindre i racet än på kvalen, då jag inte vågade stå på så mycket med torr-tryck i däcken efter att ha kört mig så bekväm under början av dagen med lite högre tryck. När den väl släpper i vätan med låga tryck går det jätttefort. Kanske var mina reaktioner up-to-speed för dagen, eller så fegade jag lite. Man kan hoppas på det första, men i själva verket tror jag på det andra"

### Sturup

"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 nöp 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"

### KM5

"Jag tar upp jakten igen. Tommy släpper på gasen på rakan ser jag i hans film och sedan jagar Fosselius, jag kommer ikapp i reko tempo och kör långa vägen runt idioten, Fosselius lämnar schysst en liten lucka, vi går side by side i vänster, samma nästa höger och där lyckas jag få ner foten lite bättre och har en ledning ner i Lito, som ger bra spår in i sista sväng över Bäckén på vad som visar sig vara sista varvet och jag lyckas bärga en tredjeplats trots alla dessa klantigheter"

		WAD 1				WAD 2				WAD 3				WAD 4			
Placering	Protagonist	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk
1	Wag	3	12	9	10	8	9	1	10	1	10	1	10	10	10	10	10
2	Jordan/Thak	5	13	2	7	1	10			3	10	2	7	10	10	10	10
3	Kullman/Wikman	3	10	3MF		3	10	3	7	3	10			10	10	10	10
4	Wiken/Ströms	6	8	3	5	3	10	3	5	8	3	5	8	3	5	8	3
5	Thord/Andersson					5	7	4	5								
Roadsport 2																Pråk Totalt	
1	Wag	3	12	9	10	3	12	9	7	3	10	3	7	10	10	10	10
2	Kull/Ströms	3	10	2	7	1	10	1	10	3	10	3	7	10	10	10	10
3	Wag/Malin	5	13	3	5					1	10	1	10	10	10	10	10
Roadsport 3																Pråk Totalt	
1	Paras/Fyhr	4	8	5	1	2	10	3	7	3	10	3	7	10	10	10	10
2	Wag/Malmberg	5	13	2	7					1	10	1	10	10	10	10	10
3	Ström/Kullman	3	7	3	5	3	10	1	10	10	10	3	7	10	10	10	10
4	Wiken/Wikman					1	10	3	5	3	7	3	7	10	10	10	10
5	Thord/Ströms	6	4	10	1	3	5	3	2	3	10	3	2	10	10	10	10
6	Wag/Ströms	3	9	10	1	3	4	3	5	3	9	3	5	10	10	10	10
7	Wiken/Andersson	2	12	1	10												
8	Wiken/Ströms	10	11	1	14	1	4	3	1	11	3	10	1	10	10	10	10
9	Wiken/Ströms	14	3	3	9	1	10	2	11	1	9	3	10	1	10	10	10
10	Thord/Wag	11	1	9	1	12	1	12	1	14	1	12	1	10	10	10	10
11	Wag	14	1	11	1	12	1	12	1	12	1	12	1	10	10	10	10
12	Ström/Andersson	7	5	7	5					4	8	5	1	10	10	10	10
13	Wag	3	10	8	3	14	1	10									
14	Wag	7	5	10	1	7	5	4	3								

		WAD 1				WAD 2				WAD 3				WAD 4			
Placering	Protagonist	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk
1	Wiken/Ströms	3	10	2	7	1	10	1	10	3	10	3	7	10	10	10	10
2	Wiken/Ströms	10	11	1	14	1	4	3	1	11	3	10	1	10	10	10	10
3	Wiken/Ströms	14	3	3	9	1	10	2	11	1	9	3	10	1	10	10	10
4	Thord/Wag	11	1	9	1	12	1	12	1	14	1	12	1	10	10	10	10
5	Wag	14	1	11	1	12	1	12	1	12	1	12	1	10	10	10	10
6	Ström/Andersson	7	5	7	5					4	8	5	1	10	10	10	10
7	Wag	3	10	8	3	14	1	10									
8	Wag	7	5	10	1	7	5	4	3								

		WAD 1				WAD 2				WAD 3				WAD 4			
Placering	Protagonist	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk	Pos	Pråk
1	Wiken/Ströms	3	10	2	7	1	10	1	10	3	10	3	7	10	10	10	10
2	Wiken/Ströms	10	11	1	14	1	4	3	1	11	3	10	1	10	10	10	10
3	Wiken/Ströms	14	3	3	9	1	10	2	11	1	9	3	10	1	10	10	10
4	Thord/Wag	11	1	9	1	12	1	12	1	14	1	12	1	10	10	10	10
5	Wag	14	1	11	1	12	1	12	1	12	1	12	1	10	10	10	10
6	Ström/Andersson	7	5	7	5					4	8	5	1	10	10	10	10
7	Wag	3	10	8	3	14	1	10									
8	Wag	7	5	10	1	7	5	4	3								





**ROADSPORT A**  
Dag Löqvist



**Fredrik Åkerman**  
**MODSPORT 3**



**ROADSPORT B**  
Max Dymling



**HISTORIC I**  
S-Å Jarl



**RACERSPORT**  
Erland Berggren



**Andreas Jähnke**  
**MODSPORT 2**



**Per Roxlin**  
**HISTORIC 2**

# RACINGBILAR, UNIVERSUM OCH ALLTING

Det finns en allmänt utbredd uppfattning, att då man kliver in i ett garage vari finnes bilar till lust och nöje, så kommer all kommunikation uteslutande handla om dessa bilar och deras utvecklingsmöjligheter. Inget kunde vara mer felaktigt. Åtminstone hos Stefan Mumm.





Jag har passerat Börringe bygdgård och då sett en väldigt mörkt färgad ormvråk. De som kan sin *Buteo buteo* inser det roliga i det, för alla andra är det en passage att helt negligera. Jag har tagit en svängom i Svedala, och då jag senare kommer fram till Törringe är det mörkt. I det svarta, utanför den adress jag söker mig till, uppenbarar sig ljus till synes utan ursprung, utan förklaring, som en nära extraterrestrial kontakt från yttre rymden, på de fält där – förklarar Stefan sedan – ärtor, tidigare år, skördades under några korta timmar då de hade sin optimala skördeperiod, varde det i natten eller ej. Så börjar alltså samtalet, om ärtor och dess skördetid och övergår sedan till det e-handelsprojekt Stefans företag sysslar med, och vidare till andra världskriget, den dåvarande danska kungens skyddspluton, till Östfronten, Grythyttan, Lindesberg, om mänskliga föreställningar och oförmågan till sådana, sociala konventioner, metoo, Martin Luther King, Trump, Biden, Greta Thunberg, uppväxter, vin, konst, byteshandel av human- och bilkapital, fotografi, jakt, skola, afrikaesor, religion och ickerektion, innan vi når fram till Karlskoga på tidigt sjuttioal och det bilsportliga präglandet som för Stefans del skedde på Gelleråsbanan. Typ.

Stefan Deleuran Mumm är ett bekant namn för de flesta, engagerad inom svensk racing och MSCC under många år. Mitt första möte med honom skedde för cirka 15 år sedan då jag från det Småland jag då bodde i, kom med ett gäng vapenbröder för en banövning på Knutstorp i Lotuskubbens regi. Stefan var en av instruktörerna. Jag minns att jag misstänkte honom för att vara engelsman, han talade som Ronnie Peterson då denne efter några år i Storbritannien tydligt präglats av det engelska idiomet. Jag minns hans (Stefans) minutiösa instruktioner om lämpli-

gaste spårval och ingångshastigheter då vi vandrade banan runt. Och jag minns att jag, då jag väl satt bakom ratten på MG:n, inte hann reflektera över vad det var han sagt.

Det är alltså nu många år senare, men antydning till engelsk brytning finns kvar, trots att där egentligen ingen finns. Han är från Karlskogatrakten, Grythyttan, ”45 minuter till Gelleråsen om du drar rakt genom skogen. Ett exotiskt ställe, där jag skaffade min första bil vid 14.” Men vad gäller att pricka in dialekten rätt, eller orätt, har han erfarenhet. ”Ibland tror folk att jag kommer från Gotland.”

Gelleråsen var alltså platsen för präglingen men det var på Mantorp han blev besatt. Där såg han en svart Mallock Mk20, med en engelsk flagga monterad på störtbågen köra ifrån det mesta under träning. Men föraren, Wachtmeister någonting, fick ilsken lämna evenemanget före tävlingen eftersom han inte hade licensen med sig. Men hans snabbhet hade gett Stefan outplånliga intryck. Clubman var modellen. Senare var det Allan Göranssons svarta Mallock U2, den gamla med friliggande skärmar, som stegrade längtan. Det var sjuttioal då, och nu, ganska många år senare, håller han fast vid Clubman, vid Mallock. Och även om den röda mk35 han kör nu är av 2005 års modell, så är formen, den något märkliga, likadan, som en av Don Garlits top fuel-dragsters från sjuttioalet, konverterad till banåka.

Men tillbaks till starten. Den egna racingkarriären inleddes i en Saab 1700 S 1979 med en v4, en homologiseringsmodell, en Ford 17M RS-motor som Saab satt i. Annars var bilen i skogsskick men det blev banåka i SSK-seriens standardklass. SSK var ju – som många minns – den stora grejen i svensk racing under flertal sjuttioalår. Någon för-

ändring från rallybilsspecifikationen till asfaltåka tycker han sig inte minnas. Störtbågelöst. Saaben byttes senare till en Triumph Spitfire med en liknande V4-motor, Volvoväxellåda och bakaxel från Fiat 124 och slicks. Fort gick det, men sällan särskilt långt. Han tror sig inte minnas att han kom i mål i en enda tävling det första året. Det blev några säsonger med bilen innan han slutligen kom hem. Till Clubman.

Clubman föddes – naturligtvis – i England, 1965, som en klass för förhållandevis billiga, frontmotorförsedda bilar, med Lotus 7 som något av en förebild. Motorerna var från Reliant, 642cc & 748cc OHV, 747cc sidventiler och senare Fords dito på 1172 cc. Bilarna kom dock att utvecklas snabbt från ursprunget till bilar med både vingar och slicks, dock har ambitionen att hålla nere kostnaderna alltid varit bärande. ”Du får inte mer racing för pengarna i någon annan klass” enligt Stefan. Motorernas volym steg till 1600 cc, man tog Formula Ford:s motorreglemente med 1600cc-motorer från Ford och BMC.

Nuförtiden (här i Sverige) är det Ford Zetec 1800-motorer med förgasare och med ett maxvarv på 7250 rpm, som används.

När Stefan väl köpte sin första Clubman var det en Mallock utan motor och växellåda, i vilken han monterade en wankelmotor från en Mazda 13B som gick som ett jehu och lät som något ännu värre. Fortfarande kommer det ibland fram människor som undrar om det inte var han som körde den där bilen som lät värre än allt annat. 135 dB uppmättes i förarbrunnen (det var så långt mätaren gick) vid 4500 rpm och då var toppvarvet 10 000. Vid inbromsningarna slog eldsflammorna ut flera meter från avgasrören och den toppade 250 kilometer i timmen på Anderstorpsrakan. ”Det var ride the bullet-känsla på den där” och om han varit Don Garlits hade det väl varit bra så, men för en Clubman-Mallock väntar kurvor på kurvor. Stefan tog kontakt med major Arthur Mallock i England – var gå om inte till the creator? Hans råd var enkelt: ”Gör dig av med wankeln och ställ in hjulupphängningen.” Men det var inte förrän wankeln rasade som han bytte till en Ford Kent 1700 cc och följde major Mallocks anvisningar vad det gällde chassits inställningar.





Förändringarna kapade sekunder på varvtiderna och Stefans ögon öppnades. Sedan dess är fokus chassi och körteknik. En av anledningarna till att han under många år engagerat sig i licenskurser som instruktör.

När vi pratade lite under KM5 om Clubmanklassen, (jag levde då fortfarande i tanken att det fanns engelska rötter) och såg och hörde hur han kärleksfullt beskrev bilmodellen; dess ursprung och bibehållna enkelhet, fick jag för mig att det var en engelsman som berättade om något väldigt engelskt. Nu i garaget i Törringe blir det snarare Stefans förkärlek för det aparta, det lite annorlunda, som han förklarar vara anledningen till den långvariga kärleken. Och tanken bakom hela konceptet:

”Filosofin och riktlinjerna för klassen är gjorda med fokus för förarna i den bakre delen av startfältet. Dom snabba klarar av att vara snabba ändå. Dessutom är det en i grunden enkel bil men med oändliga inställningsmöjligheter. Dessutom är sammanhållningen i klassen fantastisk.”

I garaget står två i stort sett identiska Mallock mk35, den ena är broder Bjarnes. Stefan lösgör ratten i den ena och erbjuder mig att krypa ner i sittbrunnen. Som alltid slås man av en äkta racerbils kompromisslöshet – när man satt sig tillrätta blir det så tydligt att den är skapad för en sak och en sak only. Nästan.

”Det är synd att det är som det är ute nu,

annars hade du kunnat prova den” säger han och inom mig undrar jag om han menar allvar eller driver med mig. ”Men det får vi ta till våren” fortsätter han och jag börjar tro att det ändå ligger något i det han säger.

Sedan börjar han rums-tera runt i garaget, plockar fram en vanlig badrumsvåg för att förklara sina tankar om viktfördelning, ett stålrör med två handtag som han flyttar mellan ändarna och mitten fungerar för att visa på olika inställningar och han ber mig känna på skillnaden och överför sedan känslan och teorin från röret i mina händer till de i en racerbil på en bana som Falkenberg eller dess motsats Sturup. Det känns att han brinner för att sprida kunskap vidare.

Inför fotograferingen plockar vi även fram en vacker, klassisk Bellhjälm som vilar på en hylla.

Sedan har tiden dragit iväg – Pia hoar med mat och jag måste ta mig hemåt



*I samtal med Peter Öfverman*

genom ett allt kompaktare Söderslättmörker. Men någonstans där långt fram, bortom och genom november och corona, skymtar en vår, ett ljus och en provkörning av en Mallock Mk35. Ett mörker kan innehålla olika mängd svärta.





# FALKENBERG CLASSIC SEGRAR OCH SKÖNHETER

*MSCC:are visade prov på både granmlåt och fart under Falkenbergs  
septembertävling för både RHK och Spvm*

Text & foto: Göran Larsson

**O**m man nu ska korsa Hal-landsåsen, vilket man ju måste om man ämnar sig åt Falkenberg och tävlingen som RHK och Spvm håller där i september, så kan man gott välja gamla vägen över Margretetorp, istället för E6:an. Längs denna, nu avsidet liggande, vägs östra sida rinner en å som öppnar upp den gröna bokskogen som en gång skapat rum för snapphanar och slikt. Här blir husen färre och utanför dessa står

tunga amerikanska bilar, och ju längre in i den långdragna stigningen man kommer blir bebyggelsen alltmer alplandslik. Man kan få för sig att man är på väg in i ett laglöst, tyrolskt Hillybillyland. På flera sätt är det en upplevelse, även om den inte leder till mycket mer än just det.

Men det har man lämnat bakom sig när man når krönet och susar ner och strax in i Halland och vidare i den

strida ström som e6:an är och till slut når lugnet vid Falkenbergs motorbana. Där är det alltid rofyllt. Hur jättigt det än är vid inläppet, möts man alltid av trevnad och värme - så må vinden vina, regnet plaska. Denna helg, drev inte vinden, plaskade icke regnet, hela helgen genomdrevs i ett jämngrått utan minsta lilla vindrörelse. Det var eljest.

Tävlingshelgens normala dagar tre var komprimerad till lördag-söndag och



*Magnus Neergaard, Lotus Eleven*

över dessa cirklade understundom en drönare som tillsammans med flertalet mer stationära kameror överförde sina iakttagelser till nätet med direkt-sändning rakt som ett Goodwoodevenemang. Det går ännu att återse på en internetkanal i din närhet.

Falkenbergstävlingen brukar vanliga år avsluta säsongen, men nu, på grund av kända omständigheter, skulle tidigare uppskjutna tävlingar i form av Kinnekulle för SPVM och Gelleråsen för RHK sätta punkt för respektive säsong. Därav blev Falkenbergsfarvälet kanske icke så sentimentalt som det här annars brukar bli. Så ock var deltagarantalet färre än brukligt och publiken var till största del icke närvarande.

MSCC:are fanns här dock, som vanligt, i ganska stor omfattning, väl utspridda över klasserna i båda serierna. Men de lite glesa startfälten i kombination med den frånvarande publiken blev det nästan lite trist. Så pass att förslaget att förgylla tillställningen med öl, korb och gamman dök upp lite varstans och på flera håll efterlevdes. I Healeyältet hölls oktoberfest med tyrolerhatt och läderhosen.

Då söndagen omsider uppstod var de gråa dragen något förstärkta, men körandet fortfor lika friskt och frejdigt som alltid. I ett försök att sammanfatta helgen införlivas även säsongen som varit och som blev. Dock skall fastslås:

Jag kan ha missat och jag kan ha räknat fel. Sådant sker understundom. Nedan följer ett försök till summering.

Här på Falkenberg vann Henric Månsson i sin gula Westfield Roadsport A och slog tvenne Corvetter och skulle komma att göra så även i den kommande avslutningstävlingen på Kinnekulle i stor stil. Hade det inte varit för inledningen på Gelleråsen.... Nu räckte det till en sammanlagd tredje plats.

Roadsport C är som vanligt sprängfylld av konkurrens och bilar (enbart miator i år tror jag). Hans Drangel blev sammanlagd 2:a i spvm, David Malmberg 10:a trots endast två tävlingar under



*Fredrik Olsson, totalsegrare i Modsport II*

året, Torkel Kristensson 18 och Oskar Jakobsson 21:a med bara tävlingen på Falkenberg under bältet för året. Per Fosselius 26:a.

I Modsport I körde Thomas Larsson till sig en sammanlagd andraplats i sin BMW E30 turbo med vinge á la grande. Visst gick det väldigt mycket fortare i år?

Fredrik Olsson valde bort KM5 för att satsa på totalsegern i Modsport II – det gjorde han rätt i. Två gånger 3:a i Falkenberg och totalseger i mästerskapet. Grattis! Niklas Mårtensson totalfemman med bara två tävlingshelger.

Och i Clubman, som bara körde två deltävlingar under året, blev Stefan Mumm 2:a, Peter Öfverman 3:a och Robin Wachman 5:a.

Till detta kommer RHK-klasserna. Att göra någon säsongsammanfattning av dessa klasser bör man icke inleda sig själv i, ety det blir listor av löjets och meningslöshetens karaktär. Det blir att jämföra äppelkört med päronfukt, eller slicksförsedda BDA-Escorter med DKW:er från femtiotal med fyrtiotalet hästar och smala, smala gummin. Kora sedan en gemensam mästare av detta! För en vid sidan av banan stående är

det fattigt. Man vill se Anders Schildt fightas tätt och länge med Bengt-Åke Bengtsson (vilket nästan alltid sker, med antingen den ene eller andre som totalsegrare) och den som kommer först över mållinjen ”är den förnämsta karln” för att tala med Sten Selander, istället för att dela upp den ene i GTS10 och den andre i Gud vet vad. Såvitt inte det slutar med en MSCC-vinst förstås. Sant är att Per Roxlin vann prototypklassen med sin MG Midget före Kenneth Persson i sin Ford GT40. Per och MG:n har denna säsong gått väldigt, väldigt fort. Jag sökte honom för att få en förklaring till denna enorma utveckling och framfart, men får jaga vidare nästa-året. Men hatt av.

Bengt-Åke och Schildt vann som sagt lite om vartannat, förutom i Falkenberg då Persson tog heatsegern i sin GT40. Bröderna Ek strax bakom i sina elaner och Anders Arildsson i Healey Sprite – alla var de vackra kryddor i RHK:s stora anrättning, där toppningen nog ändå bestod av Håkan Håkanssons Jaguar SS100 och Magnus Neergaards Lotus Eleven, vilka båda dök upp i Falkenberg och blev storligen beundrade.

I standardvagn för bilar från åren 1966-71 och 1151-1300 cc vann Lars Göransson klassen med sin fina NSU. Jonas Pölda 4:a i klassen med sin Cooper

trots få framträdanden. Inte så konstigt kanske eftersom han dessutom vann samma årskulls lite större volymklass med en Ford Escort.

I Formel Vee så vann Magnus Rugsveen B-klassen i sin Broke (riksmästare ifjol) och i Formel Ford var Henrik Hansson snabbast i G-klassen den enda gång han körde i år. Istället satsade han på sin vackra Tiga SC78 i Sports 2000 med vilken han vann alla tre gånger han kom till start. Två i sammandraget. Sports 2000 kör tillsammans med Formula Slicks där vi tyvärr inte har någon representant, vilket retar mig en smula: eleganta är 70- och 80-talets F3-bilar.

Så går en Coronapräglad säsong till vila, det bjöds på restriktioner och inställda föreställningar, men även på väderlek av högst skiftande karaktär. Falkenbergshelgen var däremot snudd på väderfri; ingen vind, ingen sol, inget regn. Det är en sällsynthet här.

2021 års tävlingar är redan bokade och datumsatta och ser ut som årets skulle ha gjort om inte.

Blicken satt. Framåt.



*Henrik Hansson, Tiga SC78*



*Per Roxlin, MG Midget GT*



*Håkan Håkansson, Jaguar 100 SS*



*Thomas Larsson, BMW turbo*



*Niklas Mårtensson, Porsche 944 turbo*

**GOODWOOD REVIVAL MEETING**

DAGAR SOM SLUTAT FINNAS







Text & foto: Göran Larsson

**T**iden är en annan i Goodwood, England. Det är inte bara det att klockorna går en timme efter och låter annorlunda. Tick tock, säger dom. Det är inte för att gatorna är "oh so" smala, med höga, allt skymmande häckar tätt intill, inte pubarna i mörk träinredning, sprängfyllda av fulla unga. Inte de så ansade trädgårdarna, den odrickbara alen eller den vidbrända morgonkorven man serveras till frukost. Inte artigheten eller de högerstyrda bilarna på vänster sida vägen. Inte de efterföljande "isn't it?" till ganska självklara påståenden. Inte mängden av klassiska bilararter som letar sig ner mot Goodwood Revival, och inte är det de

böljande landskapen, eller fåren som betar där. Och inte fan är det för att Derek Bell står med svingande slagträ i cricketvitt utanför lord Marchs slott halvannan kilometer från Goodwood racetrack, eller sir Jackie Stewart, ödmjukt intervjuad, självmedvetet svarande, (lägg ner Jackie), inte den Jaguar D-type han sedan sätter sig i och drar iväg i. Det är inte nio Submarine Spitfires som leker the Battle of Britain dundrande lågt över alla medverkande människor på det öppna tävlingsområdet. Eller gentlemännen, de kulörta hippierna, swingpjattarna, inte ens den kvinnliga kvintetten i glänsande blått som sjunger "Is this the chattanooga choo-choo" inför en jublande publik i

ett öltält sponsrat av Old speckled hen, och inte är det, tyvärr, de som ler lyckligt och mildt då man frågar om man får ta ett foto av dem i deras nostalgidress. Nej, det är inget av det som gör tiden annorlunda här. Det är inte tingen i sig. Det är längtan till dem och den tid som en gång var deras. Det är längtan *till dagar som slutat finnas*.

Goodwood Revival ställdes, som så mycket annat, in i år. Engångsföretelsen Goodwood speedweek (som var lite av en blandning av de tre vanligtvis hållna evenemangen) genomfördes och strömmades över nätet, och som sådant fungerade det bra. Goodwood Revival skall man dock besöka på ort





och ställe ett år då inga sociala restriktioner gäller, för det är ett evenemang som man besöker lika mycket för människorna som för bilarna.

Så låt oss tänka oss att du tagit dig dit och att resan gått bra. Vi kan dra till med att det är torsdag, det är en bra dag att börja med, torsdagen är pre-dag på Goodwood revival. Det är före de stora ut- och uppläddningarna, före banaktiviteter och serveringars barhäng och servila servitörer. Det är på sin höjd en kopp kaffe och en stressad nick. Däremot kan du röra dig ganska fritt var du önskar och komma tävlingsbilarna nära – de skall vara på plats senast vid 17.00. Det är stor rörelse av inkommande, av mekaniker som kör fram däck, ställer i ordning och kör bilarna till besiktning. Restauranger och förbrukningsartiklar fylls på. Det är den stora uppladdningens dag. Den stora vackra villervallan.

Goodwood revival är lord Marchs. Det är han som, så att säga, håller fest. Han äger allt häromkring, från norr till söder, från väst till öst, så långt ditt öga kan skåda och ännu längre, för det är backigt här, och är det inte det som skymmer så är det de där häckarna längs vägarna. Lord March äger racerbanan, en golfbana, en hästkapplöp-

ningsbana, enorma skogar däremellan fulla av stråtrövare, ett slott och lite stuff. Det är hans. Kanske kan man avlägga en artighetsvisit hos honom sedan man sett sig mätt i depåerna. Hemma på slottet samlar han i samband med Revival ihop ett gäng cricketspelare som ursprungligen är racerförare för lite lek och gamman och ett gäng andra nobiliteter som tittar på, sittandes elegant på enkla trästolar eller på dörrstegen på sina rollsisar. Det är en värld att förvånas över. Kanske att lorden hälsar. Det skall man inte ta för sannolikt.

När man skall besöka detta flerdagarsevent bör man ju bo någonstans. Man kan bo på sydkusten i Brighton och känna igen de utskjutande nöjesbryggorna med spelhallar och som underlag för huvudrollsinnnehavare i engelska filmer i både svartvitt och färg, eller man kan bo i Midhurst. Om man bestämt sig för Midhurst kan man efter den första sniktitten i Goodwood om torsdagen ge sig tillbaka till sitt hyrda boende i Midhursts då, några mil norr, för att

njuta av helgens första teknekt. Någon kanske vill ha en whiskey. Det bör man kunna tillåta. Har man sedan tagit sig så långt i drickandet tager man sig troligtvis längre, och följer smala gator ned till det lilla samhällets centrum för en uteöl. Här kan man slå sig ner på en pubs uteservering, förlika sig med ale



och lager medan den svaga engelska septemberbris drar genom den tajta huvudleden, fortsätter förbi kyrkan, sneddar över torget till hörnet där man sitter, hälsar en välkommen. "Cheers" kanske man tycker att den viner och då skålar man artigt tillbaka. Sådan bör seden vara.

När man då sitter där, i Midhursts centrum, med en aftonrodnad på väg mot grått, med en Triumph TR6 rullande förbi på en meters avstånd, och man är varm av sprit, lyckliggjord av cigaretter, kamrater och med en hel helg av exklusiva motorsportaktiviteter i den närmaste framtiden då känns livet nästan som ypperligast. Till detta får man förhålla sig. "Så enkelt är det", kan man säga till sig själv. En torsdag afton i England.

När man sedan vaknar på fredag morgon kan det ha regnat under natten. Det kanske kommer några skurar på morgonkvisten också. Sådant kan ske i staten England. Det behöver inte vara något ruttet i den för det. Man sätter sig i sin hyrda högerstyrda på väg söderöver och blir då snart varse att man nu inte är ensam på vägarna, för nu har engelsmännen startat upp sina klassiker och färdas i strida strömmar i samma riktning som en själv, det vill säga söderut.

På Goodwood revival meeting är allt som det borde vara, kan man tro att

engelsmännen tänker, att allt är som när det var som bäst. Här klär man sig ledigt i tweed till helgen. Kvinnorna är eleganta, hattförsedda och högklackade. Man säger "sorry", är artig och förekommande. När man ser sig omkring är det lätt att tänka att året är 1965 att det stora Kriget bara ligger 20 år tillbaka i tiden, och fortfarande lever i folksjälen som en bekräftelse på Englands kraft, styrka och goda moral. Och att de bästa sportbilarna fortfarande tillverkas här i landet.

Över detta kan man fundera och blicka upp mot ett gäng Spitfires som eskorterar en Lancasterbombare, medan man ser vad man i marknadsstånden tycker sig behöva av nostalgiartiklar. "Not much else may be booming in modern Britain, but the nostalgia business has never looked healthier" står det i programbladen. Man kan köpa en Bugatti på Bonhams auktion också, eller dra i lovar runt de makalösa parkeringsplatserna där artrikedomen av klassiska bilar är astonishing, eller bara betrakta människorna på plats, som inte bara är åskådare utan även åskådade. Det hela är ett instigande i en svunnen tid, en främmande värld av stil, glamour, skönhet, bekymmerslöshet och ledigt hållna champagneglas.

Jag vet inte, kanske hade det räckt med det, men såsom allt som samlas gör det av en anledning så görs det här.

Goodwood racerbana byggdes 1948 vid vad som då var en nödlandningsbana för the Royal Air Force, och stängdes 1966 då den ansågs för farlig efter ett antal vådliga olyckor. Det hindrade ju inte att den fortsatte att användes som testbana för de stora sportvagnsmärkena (Ronnie Peterson testkörde Porsches 917 här) och F1-stallen. Bruce McLaren omkom under testning av en M8D med sitt namn 1970. Anläggningen kom att hållas stängd till år 1998 då vår vän lorden öppnade med det första av Goodwood Revival-mötena. Sedan dess har det bara växt och växt och man bör inte vänta längre än till julatid för att boka sina biljetter. Trots 150 000 likasinnade på plats kan man röra sig fritt längs med banan där ölutskänknigen aldrig är far off.

Det vimlar av stora motorsportnamn. Mängder av f.d. F1-förare, sportstandardvagns- och rallymästare och ikoner tillika. Kanske att Adrian Newey är på plats, mannen som skapade guld till Sebastian Vettel i F1. Adrian Newey äger en Ford GT40, det är inget konstigt, han äger mängder av exklusiva saker. En GT40 innebär antagligen föga ekonomisk ansträngning. Han kan köpa en sådan en dag och en slips nästa. Har man då tur har han bestämt sig för att hyra in Kenny Bräck att dela styrningen med honom i 45-minutersloppet med den där bilen. För har man sett den där värmlänningen på Goodwood circuit, då vet man att det är svårt att överträffa honom här.

Ett annat lopp är RAC TT. Bestående av AC Cobra, Ferrari GTO, E-type, Maserati och mängder av annat klassiskt godis, i plural, i ett startfält som engelska tidningen Motor Sport ett år värderar till en miljard kronor. En miljard. Och med det kör de så att stickor och strån ryker. Och mer därtill. En globetrottande svensk jag träffade på Le Mans den enda gången jag varit där, förklarade angående den historiska racingen: "I USA är det uppvisning, i Frankrike riktig racing och på Goodwood är det stock car."

I allt detta fantastiska, i den elegant sig förande människomassan, i 50-, 60-talets mode, bland bilarna i depå och på besöksparkeringarna, vid ölstånden, restaurangerna, jämte dekolltage och bara ben, bland vita skjortor, uppsatt hår och stövlar, under skyar med passerande rolls roycedundrande







spitfires lever man sina dagar i det rus som allt detta bistår en med, i en tid som är en annan. Sedan åker man hem till sitt tillfälliga boende i Midhurst, dricker upp slattarna i flaskorna man ställt under sängen, funderar över varför man köpte rakkrämen som nu står på sängbordet och som kommer att stå kvar där, oöppnad, långt ifrån de granskande kamerorna då man går igenom flygplatskontrollen. Sedan går

man till sängs, vaknar och det kan då vara måndag och man kan fara norrut efter en försiktig engelsk frukost. Och på vägen mot London kan man ta vändan inom Brands Hatch bara för att, och sedan fara därifrån igen, för man vet att tiden är utmätt och den torsdagkväll då man satt på en utepub med en öl och helgen framför sig grinar en nu i ansiktet. Man mönstrar på planet och tar en sista öl någonstans över Nordsjön

och sedan landar man på svensk mark, krossar den sista marlboron under en myggjagarklack på parkeringen. Man kopplar upp mobilen mot nätet, över-sköljs av facebookinlägg, trumpska utspel, och klimathot.

Och den dag som åter funnits, finns ej mer.

Tick, tack.





## Nordschleife: På väg mot Brunnchen

### Låt oss titta närmare på denna bild:

Man slås omedelbart av att kvinnan är vacker, och med tanke på ekipaget hon sitter i är hon antagligen rik. Men hon ser ängslig ut. Är det inför närmaste kurva den sig hastigt närmande Brunnchen, går det lite fort? För inte är det väl bara så att hon sitter och småfryser lite? Dessa frågor slås man av,

förutom den förbryllande skönheten då. Men det allra mest iögonenfallande - det som direkt fångar ens blick, tankar och åtrå, är kvinnans läppar. Är det möjligt att Gud Fader målade med så finstämd pensel?

Eller är det nerlagt lika mycket omsorg och pengar på henne som på Bentleyn?

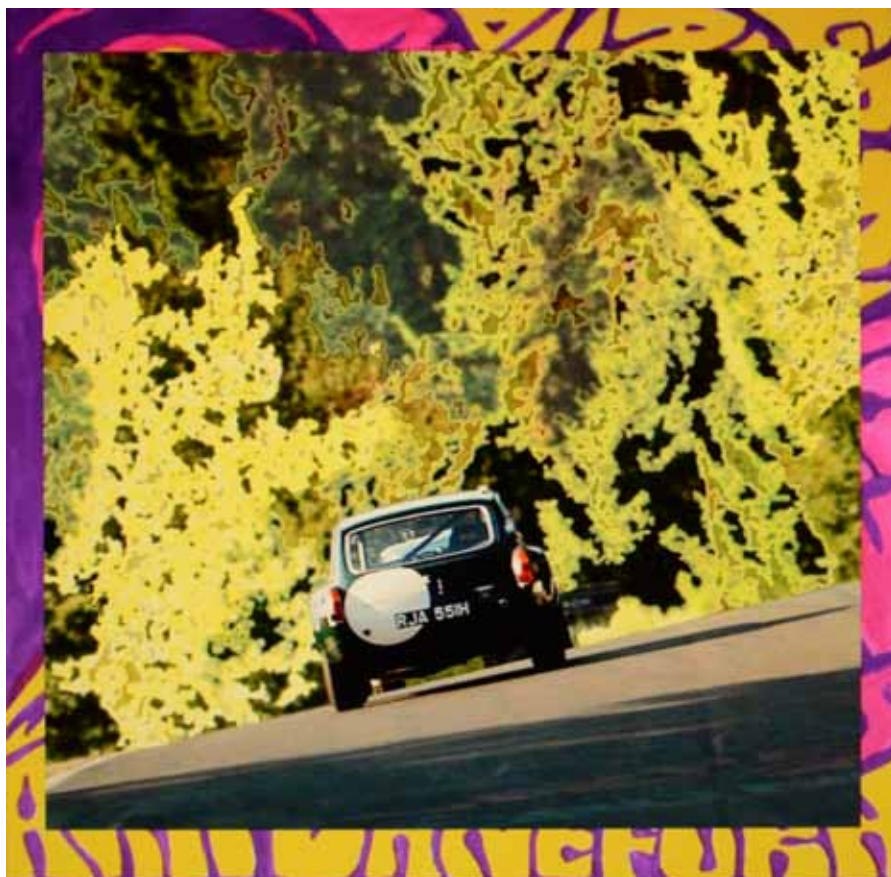


## Hallucinationer?

**Samma bana**, ett stycke längre fram – eller bak - jag minns inte. En replika på RMO599F – en av Abingdons två fabriks-MGC. Sedd bakifrån på ett krön i Nürburgs skogar.

Vi befinner oss - om vi leker med tanke, tid och negativ - i slutet av sextiotalet och styr mot en skog av

# psy kadel ika.



# RACINGSKOLAN



Foto: Andreas Freed

## Nya medlemmar

Aktuellt medlemsantal 2020-11-01: 432 st

**Dan Persson**  
Viborgsslingan 30  
224 72 LUND  
Triumph Spitfire MKIV 1972,  
Westfield 2019

**Stefan Kaiser**  
Önnarps Byaväg 132-5  
274 94 SKURUP  
1978 Alfa Romeo Alfetta GTV  
2000

**Per Sällström**  
Lönngatan 1  
234 38 VELLEINGE  
Toyota MR2, 2000

**Johnny Söderberg**  
Tullgatan 11  
276 60 SKILLINGE  
Nissan 370Z, 2014

**Reino Ingvarsson**  
Verkstadsgatan 1  
272 36 SIMRISHAMN  
Porsche 4S 911/991, 2015

**Fredrik Nykvist**  
Norrängsvägen 10  
141 44 HUDDINGE  
Porsche 944 Turbo, 1986

**Göran Olsson**  
Odensgatan 8  
241 31 ESLÖV  
Maserati GTS Auto, 2011

**Johnny Lavesson**  
Brobyvägen 4  
289 72 SIBBHULT  
Porsche 996, 2003

# 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)**