

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 1
2021



EIFELBERGEN

ÄR ETT VILT OCH VACKERT OMRÅDE I VÄSTRA TYSKLAND



ETT 70-TAL



LEIF NILSSON I MINNE



NY I STYRELSEN



ORDFÖRANDE'S SPALT

samband med Årsmötet så hade vi ett byte av en medlem i styrelsen. Vi tackar Anders Edlund för hans arbete i styrelsen under många år. Tack Anders! Samtidigt hälsar vi Tor Dahlskog välkommen. Många har säker träffat Tor på KM-tävlingar i hans fina gröna Mazda Miata. Välkommen Tor!

Hej Sportvagnsvänner, Hoppas ni haft en skön vinter. Detta trots att även vi i södra Skåne fick både snö och minusgrader. Trots detta så har några medlemmar haft sina sportbilar ute och kört en runda i snön. Roligt att se.

Den pågående pandemin gör att vi har tvingats att ändra våra liv. Vi kan inte träffas "IRL" som dom yngre säger. Med andra ord In Real Life. Men med den moderna och allt lättillgängliga tekniken så kan vi ändå hålla kontakten. Vårt Årsmöte blev klubbens första digitala. En ny upplevelse för mig. Kändes ovant och svårt att prata i en kamera utan att känna någon direkt respons från deltagarna. I

Begränsningarna med pandemin gör att vi inte kan ha några träffar inomhus just nu. Men vi kan vara ute. Så vi kommer traditionsenligt att ha vår Racingskola den 20-21 mars. Förutom racinglicens finns det möjlighet att utbilda sig till funktionär. Bara några veckor senare så blir det dags för KM1 på Ring Knutstorp. Givetvis är detta baserat på att vi inte får nya och ytterligare begränsningar för våra arrangemang. Vårt stora event, Svenskt Sportvagnsmeeting kommer vi att köra. Dock är det inte säkert att vi kan eller får lov att ha publik Vill du vara en del av denna fantastiska helg och inte har möjlighet att tävla så finns ju möjligheten att delta som funktionär.

Men MSCC är inte bara racing. Det är en gemenskap där vi får tillfälle att njuta av våra sportvagnar och samtidigt träffa vänner. Både nya och gamla. Detta kan ske på en lördagsträff, ett rally eller på en tävling. MSCC har ett fantastiskt klubb-DNA. Efter snart 65 år så är vi fortfarande en mycket livaktig sportvagnsklubb för entusiaster. Vi försöker att få ihop ett program inför säsongen. Vi gör vårt bästa för att Covid-19 säkra eventen och förutsätter att alla deltagarna gör det samma.

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

Glada sportvagnshälsningar,

MSCC:s styrelsemedlemmar

Ordförande

Ulf Danielsson
Rydsgård
0706-58 80 99
ulf.d@mscc.se

Vice Ordförande & Kassör

Jan Blomberg
Spiréagatan 8
267 40 Bjuv
0705-89 69 55
janblomberg@mscc.se

Sekreterare

Fredrik Olsson
Östra Förstadsgatan 253
231 32 Trelleborg
0705-53 50 91
fredrik@mscc.se

Racing samordnare

Tor Dahlskog
0724-42 03 58
tor.dahlskog@mscc.se

Bulletinen

Redaktör

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

Aktivitetskommittén

Robin Wachmann
Helsingborg
0704-90 41 98
robin@mscc.se

Aktivitetskommittén

Patrik Jönsson
Vellinge
0706-55 45 32
patrik.j@mscc.se

Aktivitetskommittén

Pontus Fyhr
Lund
0703-97 61 16
pontus@mscc.se

SSM-ansvarig

Max Dymling
Hjärup
0706-71 51 18
max.j.dymling@gmail.com

Hemsida

Andreas Freed
Kävlinge
0766-40 04 94
andreas@mscc.se

Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen

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

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

Johnny Thorsén (utför även SBF vagnboksbesiktning)
Tullesbo I
275 94 Sjöbo
0415-410 29, 0706-15 15 29
johnny@tullesbo.nu

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

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

Omslagsbild: Göran Larsson

GT

Det mesta har ju på senare tid ogenomförts, restriktioner håller oss på armlängds avstånd och för säkerhets skull större än så – det osäkra i att uppsöka garage till höger och vänster känns onödigt

- därför föder tiden inte mycket att redovisa. Så det blir några blickar åt det håll varifrån vi är komna och en liten snegling framåt det som förhoppningsvis skall bli. Sålunda ett par historiska betraktelser med hjälp av Jan Åke Perssons foto från ett sjuttioalets Knutstorpsdepå och till det en Tysklandsresa genomförd för några år sedan. En av våra medlemmar sedan länge har gått bort, Leif Nilsson - vi var just i färd med ett bilar-jag-haft-reportage. Även min chaufför från Tysklandsresan, Bo Johansson, är borta sedan en tid och jag kan tänka mig dem båda på en himmelsk racerbanan utan decibelrestriktioner, jag är övertygad om att de hade trivts tillsammans. Och så låter vi Max ta sig en titt framåt mot de olika alternativ årets SSM kan ta sig.

Nästa nummer kommer att ha stort fokus SSM – så har du några bilder från gångna tiders sportvagnsmeeting eller berättelser så bidra gärna. Klubben är förövrigt väldigt intresserad av alla gamla bilder från MSCC-tiden. Andreas Freed har budbilsfirma och kan fixa med hämtning. MSCC-folket till glädje.



Impressioner#6



Text: Göran Larsson. Bild: Larssons familjealbum

Det är måhända en dag i månadsskiftet juni-juli. Kanske är det lunchtid, även om bilens skugga tycks för lång för det. Det är mitten av juni, så säger vi, klockan är tjugo i tre och det är lördag. En man hukar vid vänstra framhjulet på en mörkt blå Fiat 1300. Antagligen för att granska Fiatens nymodighet, dess skivbromsar. Försöker ge intryck av kunskap. Kanske gör han det för att han är spekulant på bilen. Båda herrarna är propert kostymklädda och måna om sina byxknän, det syns. Fiaten har eleganta navkapslar, vackra stänkskydd och är glänsande ny. Att herrarna bär kostym motsäger på inget vis att det är lördag. Man förde sig. Dessutom var arbetsveckan sex dagar lång vid den här tiden.

Kanske att herrn som böjer sig ner vid vänster framhjul skall komma hemkörande med Fiaten lite senare och överraska sin hustru. Kanske kommer hon då att rusa sin make till mötes, slå ihop händerna och med en förmaning som dränks i glädje utropa:

-Nämen.....Bertil!

Måhända då att mannen undviker sin hustrus blick och låter den bort över de fåtaliga bilarnas tak på bostadsområdets parkeringsplats. Väl medveten om lyckan i hustruns röst har han svårt att hålla tillbaka ett självmedvetet leende. Kanske att han sedan lite nonchalant frågar om de skall ta en sväng före middagen. Det är en varm dag. Vinden har lagt sig. Mannen känner sin stolta kvinnas kropp intill sig då de svänger ut från bostadsområdet. Hon ser sig nyfiket och överraskad omkring, som tycktes omgivningen annorlunda sedd så här från en egen, ny bil. Året är 1962, sommaren är på väg in i sin jubeltid och de svenska framtidsutsikterna är goda.

Till 70-talet med Jan-Åke

Foto: Jan Åke Persson Text: Göran Larsson



Kinnekulle 1973 SM-final den 8 september
Roland Larsson i den bil som Olle Victorin fortfarande dyker upp i då och då på RHK:s tävlingar, fast då i 1971 års S/T-version. Då som nu har bilen Porsches och Martinis 917-lackering som väl föddes på Le Mans 1970. Till nästa år förvandlades den till 1974 års utseende med västkuststugan som sponsor. En domkraft i förgrunden och bland männen bakom bilen en man i ljus poplinjacka med pipa. Varför röks icke pipa längre. Piprökning befrämjar lugn – både hos den rökande och för den som betraktar den rökandes handhavande med rökverktyg och tobaksflarn och processen fram tills glöd uppnåtts, då stiger rök och betraktarens intresse försvinner.



Bo Brasta, Ford Capri RS 2600. Samma tävlingssegrare. Bilen brinner senare upp i en utställningshall på Liseberg. Jeanskläder, utsvängda byxor. Volvocup, långt hår, en snusdosa i bakfickan och en bleknande vind som drar i sjuttioalets flaggor.



Bengt Ekberg – Porsche Carrera RSR i vitt med det spanska ordet för "tävling" i rött. Det var så den första gången presenterades i dåtidens blaskor och väckte kärlek.



SSK-final på Ring Knutstorp den 28 september 1975
Ole Fall i klass C.
En duett med utbytshjul på takracket och en polarvagnsbjörn på bakluckan, en enkel VW-buss, en uttjänt linjebuss i orange och alla människor bortvända, på väg åt ett annat håll. Det är 70-tal och långt från nutidens absorberande selfies.



Ny i styrelsen

Vem är Tor?

Jag fick ett telefonsamtal från Jan Nordgren som frågade om jag ville ingå i MSCC styrelse, och jag känner mig smickrad förstås, men också lite ödmjuk eftersom jag länge beundrat det arbete som styrelsen gjort genom åren. Jag är extra glad att att det var Jan som hörde av sig, eftersom han var en av dem som ledde in mig på MSCC banan när han skulle sälja en Phantom under en middag. Som nybliven pensionär så kunde jag inte tacka nej, och kände att jag måste försöka återgälda något av allt det nöje som klubben givit mig.

Jag heter Tor Dahlskog, 62 år, bördig från Östergötland, närmare bestämt Rimforsa. Uppvuxen med IMS (Illustrerad Motor Sport, för er yngre), Start&Speed och Colorod. I min familj var det scouter, orientering och friluftsliv som gällde, men jag var alltid mer intresserad av bilar. Jag vet inte var det stora bilintresset kom från (om man i det här sammanhanget kan hävda att man har stort bilintresse), men å andra sidan är mina söner mer intresserade av fotboll och hockey, så det kanske var en naturlig motreaktion mot familjens intressen...!

Motorintresset ledde i alla fall till att jag började min karriär som elevin-

genjör på Scania i Södertälje. Efter tre år där ville jag prova på något nytt och kanske även leva utanför Sveriges gränser, och det kändes som att Tetra Pak i Skåne kunde ge de möjligheterna. Och att flytta till Skåne på den tiden kändes nästan som att flytta utomlands! Min pappa kunde inte förstå hur jag kunde sluta med bilar och börja vika papper, men där började en väldigt spännande resa som tog mig och familjen till världens alla hörn. 1986 flyttade vi till mitt älskade Argentina, där var tjänstebilen en Ford Falcon med mekanik från -63 som gjorde 200. Därefter blev det Kanada, Spanien, Italien, Schweiz och slutligen Texas i USA. Det blev 22 år utanför Sverige och min yngsta son blev kvar i utlandet. Jag avslutade karriären med tio år stationerad i Sverige. Hela tiden jobbade jag med förpackningsmaterialproduktion, vilket har varit väldigt roligt och givande.

Min första entusiastbil var en folkvagn som aldrig blev klar, ibland drömmer jag mer än mekar. Hemma i Rimforsa blev det mycket sladdande i skogarna med Amazoner, dock

inget tävlande förutom lite bilorientering. I Södertälje införskaffades det en Alfetta med dubbla överliggande kamaxlar och De Dion bakaxel. Man kan konstatera att det var en billig bil att köpa, men inte att äga! Köpte därefter i Skåne en Bertonekupe i lådor, och tyvärr stannade den i lådor. Den följdes av en underbart vacker rostig BMW 3.0 coupe...

Sedan IMS-tiden hade jag en dröm om att gå på Scuderia kursen på Nürburg Ring och när jag blev 42 så infriades drömmen! Jag lyckades köpa en fin Svart Porsche 993 4S i Italien, som kanske inte var den bästa banbilen, men ack så snygg. Den följdes av en GT3 MK1 och det blev nio Scuderia kurser och 350 varv på Nordschleife, jag körde



7000 mil med den bilen för det mesta på banträffar under tio år.

Under alla år utomlands var det alltid en höjdpunkt att komma hem till Sverige på sommaren och gå på Svenskt Sportvagnsmeeting, så en annan dröm har ju varit att börja tävla och få köra

SSM. Porsche är ganska kostsamt att tävla med, så det blev en Miata (detta kan ni läsa mer om i Bulletinen Nr 1, 2020).

Allt detta har lett till att jag nu har blivit invald i styrelsen i MSCC och har haft ett bra första möte med de erfarna

styrelsemedlemmarna. Jag hoppas jag kan motsvara det förtroende jag fått, och ser fram emot tiden som kommer.

Vi ses ute på våra träffar när vi är Coronasäkrade. Ta hand om er!



Lite suddiga kunde de tyckas sedda från mobilens lilla skärm, men inget av detta lär ha varit fallet i verkligheten.

Text: Fredrik O

Ett nästan osynligt litet kinesiskt virus fortsätter ställa till oreda i vårt samhälle, en så kallad pandemi. På grund av denna pandemi har våra ledare gett oss förhållningsregler som i år omöjliggjorde ett "normalt" årsmöte. Riksidrottsförbundet till vilket MSCC är knutet hänvisade oss att hålla vårt årsmöte enligt stadgarna varvid vi inte kunde flytta det fram till sommaren i förhoppning till att COVID 19 situationen då hade förbättrats. Årsmötet behövde därför avhållas "digitalt". De två mest digitala gossarna i styrelsen, Andreas och Patrik fick i läxa att leta fram den minst dåliga lösningen för genomförandet. Kraven var att det skulle vara enkelt att delta och utan att behöva ladda ner och installera nya appar mm. Efter att ha undersökt flera möjliga varianter blev beslutet att hålla årsmötet via livesändning via Youtube. Inbjudan till samtliga medlemmar att delta i skickades ut via e-post som tidi-

gare år. Från länk kunde deltagarna som anmält sig sedan följa årsmötet live. Deltagarna kunde kommentera och ställa frågor via Youtubes chatt-tjänst och röstning kunde genomföras via tjänsten "Menti.com" där röstning kunde ske i realtid och där resultatet sedan presenterades i själva Youtube sändningen.

En förutsättning var att så få personer som möjligt skulle behöva vara fysiskt på plats vid mötets genomförande och vi hamnade till slut på fyra personer, Andreas, Patrik, Ulf och jag. Vi beslutade att göra en generalrepetition lördagen före årsmötet. Platsen för mötet blev Andreas firma i Malmö. Andreas och Patrik hade i förväg skaffat fram den utrustning som behövdes för film och ljudupptagning samt det dataprogram där allt sedan "mixades" ihop och sändes ut via Youtube till deltagarna. Våldig tur att vi beslutade generalrepetera då flera fenomen samt problem

dök upp. Bl. a. konstaterade vi en fördröjning mellan ljud och bild på flera sekunder vilket inte var så bra. Vi hade kamerafäste som lossnade och mikrofonstativ som på eget initiativ ändrade inställning.

På dagen för själva årsmötet kändes det konstigt att klä upp sig i finkostym och slips för att sitta och stirra in i en kamera. Vi träffades en timme i förväg och testade allt. Med någon minut kvar till "sändning" inföll märkligt nog lite av den pirrande känslan man brukar få strax innan ett vanligt årsmöte börjar. Livesändningen av årsmötet genomfördes och som vi upplevde det fungerade det mesta som planerat bortsett från nått enstaka ljudbortfall.

Låt oss hoppas att vi om ett år kan genomföra ett RIKTIGT årsmöte igen där vi träffas, äter gott och kan prata visioner inför året och vad som hänt med sportbilen i garaget under vintern!



Max om SSM 2-4 JULI RING KNUTSTORP

Det var med stort vemod som beslut togs att skjuta Svenskt Sportvagnsmeeting från 2020 till 2021. Det var väl ingen som i sin vildaste fantasi trodde att världen skulle påverkas i den omfattning som den gjort p.g.a. Covid-19. I skrivande stund har vaccineringsringen kommit igång men det går långsamt. Tyvärr har vaccintillverkarna meddelat leveransförörseningar vilket gör att prognosen för när alla kan vara vaccinerade skjuts framåt.

Om jag tittar i kristallkulan ser det m.a.o. lite mörkt ut på sommarhimlen 2021. Därför tittar vi på flera scenarier för att vi trots allt ska kunna genomföra SSM. Nedan följer 3 olika scenarier, men först lite siffror för normalåret:

- Deltagare: 250-300
- Publik: 1500-2000

1. Många är ännu inte vaccinerade varför publikrestriktioner kvarstår

Detta scenario är det värst tänkbara då vi förlorar både publikintäkter och deltagare. Detta scenario medför att vi kanske får reducera arrangemanget till 2 dagar då min prognos landar på ca 150-175 deltagare.

2. Majoriteten av svenska folket är vaccinerade, men begränsade publikrestriktioner kvarstår

Medelvägen bland scenarierna. Med stor sannolikhet förlorar vi nästan alla publikintäkter, men vi får kanske ett lite större deltagarantal än scenario 1. Min prognos här är att vi

landar på 175-200 deltagare. Här bör man även fundera på om det går att genomföra arrangemanget på 2 dagar istället för 3.

3. Majoriteten av svenska folket är vaccinerade och publikrestriktionerna är borttagna

Önskescenariet. Jag tror dock att effekterna av pandemin delvis kommer att påverka oss även här. Publikintäkterna blir säkert lite mindre än vanligt och jag uppskattar antalet deltagare kring 200-250. I detta scenario är vi nära normalåret och vi kan nästa köra på som vanligt.

Om jag får spekulera kring de olika scenarierna tror jag alternativ 2 är mest sannolikt. M.a.o. måste vi ha djupgående samtal med våra stora samarbetspartners kring hur vi kan hålla ner kostnaderna men samtidigt inte tumma på kvaliteten.

Jag känner dock en tillförsikt i att vi kommer genomföra Svenskt Sportvagnsmeeting 2021. Till dess:

Håll i, håll ut och håll avstånd

Tävlingsledare

Max Dymling



Jakriborg Prix 2021
11 september
Jubileum & Final Grande

Unika racingbilar
ifrån 20-, & -30-talet tävlar

FART - LJUD - MARKNAD

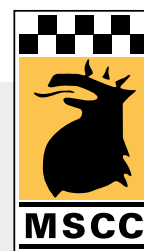
PLATS: JAKRIBORG, HJÄRUP

Tidsenligt kiörd - Gratis korv o dricka

Tidschema:

- > 10:00 Tidsträning
- > 12:00 Lunch paus
- > 15:00 Tävlingen startar
- > 16:00 Tävlingen avslutas

STRETCH GT B&MC



24 april	KM1	Ring Knutstorp
29 maj	KM2	Ljungbyhed
7 augusti	KM3	Minnesberg
4 september	KM4	Sturup Raceway
3 oktober	KM5	Ring Knutstorp

KM 2021



LEIF NILSSON I MINNE

DET KOM ETT BREV

"I januari 1965 flyttade jag till Lund för att börja mitt nya arbete med att bygga Lunds nya Lasarett, och strax innan Jul hade jag hämtat ut min nya Cortina GT. En arbetskamrat hade en MGA och var medlem i MGCC och jag blev intresserad av klubbens aktiviteter och sammankomster, men det dög inte med en Cortina GT. MGCC var då en liten "rättrogen" och exklusiv skara. Jag bytte så småningom ut Cortinan mot en MGB GT och blev antagen som medlem med viss tvekan eftersom det var en täckt bil.

Jag tävlade flitigt med MGB:n men började leta efter något mer potent maskineri. Ryktesvägen fick jag höra att Alf Näslund eventuellt skulle sälja sin Lotus Elan, och jag tömde spargrisen och åkte ner till Trelleborg och blev ägare till en i pedantiskt välskött Elan S2 1965. Nu var jag verkligen med i leken och som bevis har jag ett 20-tal små tennbucklor som min fru fortfarande vägrar att putsa. Alfs Elan är den bil som gett mig den största körglädjen och upplevelser trots alla Ferraris, Lamborghini och Maseratis och ett halvdussin Porschar som passerat revy i mitt garage (med viss konkurrens från en Carrera RS -73 som jag hittat i en liten by utanför Ancona

i Italien och använde som bruksbil). Jag sålde Elanen i början på 80-talet till Tord Ekegren, och min kära hustru föllde en tår när hon såg den rulla iväg längs Blåbärgsgatan. Mitt sista race i klubbens regi var 1992 (?) på Knuts-torp med en Carrera RSR-74. Därefter på Falkenberg hoppade kamkedjan ett par hack, och på Anderstorp lossnade svänghjulet. Det var nog då som jag bestämde mig för att lägga av. När jag blickar tillbaka inser jag att medlemskapet i klubben har gett mig många vänner för livet, och det är med visst vemod som jag avslutar det, och jag önskar en god fortsättning inte bara på Helgen utan också klubbens framtid."

Hälsningar
Leif Nilsson

Detta brev vidarebefordrades från Jan Blomberg till mig, en vink om att det var något för Bulletinen förmodade jag. Det var en trevlig hälsning, om än till avsked. Så då styrelsen förberedde tankar om att delge Leif ett livstidsmedlemskap (då 50 år i klubben ger möjlighet till just detta), förberedde jag snart ett mejl till Leif för att förhöra mig om texten kunde publiceras i Bulletinen och om han, i så fall, hade bilder

Text: Göran Larsson och Nilssons. Bilder: Nilssons familjealbum

på några av de omskrivna fordonen att pynta publiceringen med. Där fanns ju en Carrera-73:a och inte minst den där RSR-74:an som lockade.

Det kom ett godkännande svar och ett gäng bilder där RSR-74:an var i en form jag inte ens vågade hoppas på, men storleken på fotona var för liten – jag önskade större. Så kom de, ännu inte tillräckliga för en tidningspublicering, men bättre och nu med ett tillägg: en röd Lola T70. Hade även denna bil varit i Leifs ägo?

"Jo Lolan är också min. Det här är ifrån Nürburgring supersports race 1987, (jag kom 3:a i klassen). Den bilen hittade jag i en lada (jo det är sant) i småbitar i en by utanför Chicago som jag flög hem med SAS och som Lasse Widenborg förvandlade till ett mästerverk. Lika lättkörd som Alfs Elan faktiskt, men med 650 hästar och 700 kg så går det undan....rejält.

En annan bil som jag haft är den här: Alfa Tipo 33 TT 12 som jag fick renoverad i Italien och fick sedan testköra på Monza. Den var betydligt nyckfullare att köra med en formel 1 boxertolva där bak, men mellan 8000 och 13000 varv hände det saker."



Bilderna lovade han ta hjälp av sin son för att scanna in för större format. Jag undrade över mer, om vi skulle få med alla bilar som passerat Leifs revy.

"Det blir en mycket lång historia! I så fall så måste också en Porsche 550 RS-54 vara med som jag och en kompis hittade i ett "hönshus" i Danmark, liksom en Alfa TZ1 Zagato i San Fernando i Argentina samt the remains av Juan Perons privata racing stall i Buenos Aires, med f.d. Froilan Gonzales 625 F1 bl. a... eller en 750 Monza i Småland?"

Listan över bilar och berättelser tycktes kunna bli väldigt lång. Vi bestämde att vi skulle börja med bilar som använts i klubbens aktiviteter – den stora boken skulle vi återkomma till och skriva senare.

Men det blev inget senare. Ordförande Ulf berättade att Leif blivit sjuk och lagts in på sjukhus. Några veckor gick och det kom ett mejl som tog vid där jag och Leif slutat vår korrespondens.

**

Jag är väldigt ledsen att meddela dig att pappa gick bort den 27 januari i sviterna av en otäck stroke som han fick den 15 januari, strax efter att ni haft kontakt. Vi är så ledsna, det är lite överkligt för oss alla ännu att han inte finns hos oss längre. Jag och min mamma Boel sitter nu och tittar i

pappas mejlbox och ser ditt mejl och det kändes angeläget att svara dig och ge dig denna informationen.

Det fanns en glädje från familjen om att låta den inledning, vi påbörjat, få fortsätta då den engagerat Leif i det sista.

"...han var en otroligt härlig människa. Han är saknad av så många och har varit en förebild för andra, både för oss i familjen och för andra med bilintresse - han vågade verkligen söka och leva sina drömmar, trots att han inte hade en massa resurser från början."

Själv fick jag aldrig nöjet att träffa Leif, men jag vet att det är många medlemmar som lärde känna honom genom åren. Via Fredrik Olsson fick jag tag i dennes far Bo Arne som tidigt mötte Leif då han i en stor och grön amerikansk herrgårdsvagn kom ut till den Olssonska gården för att hjälpa till med det Leif då gjorde: mura. Några år senare kom Leif åter till gården, men då på besök. Denna gång i en Lamborghini Espada och med den bjöd han Bo Arne på en åktur som nådde 250 km/h någonstans mellan Gislövs läge och Böste. Och Fredrik då 7 år fick inte följa med.

Leif hade ytterligare ett par Lambos men då Bo Arne undrade om han skulle bli bilhandlare blev svaret att huvudsyftet inte var just detta utan att få tillgång till de bilar han själv ville ha. När jag frågar Bo Arne hur han skulle vilja



beskriva Leif glider han iväg och beskriver en episod om hur han (Bo Arne) en gång lockade hit några islänningar som var proffs på Formula offroad, och som råkade ut för både det ena och andra på sitt Sverigebesök. "Men inget stoppade dom, de var inte rädda för något. Det fanns inga gränser för dom." Det tycks som Bo Arne med denna historia egentligen vill beskriva Leif, men att det blir lättare att beskriva honom genom andra. Att avståndet ger större närhet. "Det finns tre sorters människor" avslutar Bo Arne, "antingen är dom entreprenörer, revisorer eller rödvinspratörer. Leif tillhörde den första kategorin, den som verkligen gör saker och inte räds något."

Våra tankar till Boel och barnen.



Eifelrennen

Ärad vare Gud i höjden

Text & foto: Göran Larsson

Länge trodde jag att den fascination och vurm för Nürburgring som ofta uttrycks lite varstans i motorsammanhang, till stora delar var snobbism. Det var, tänkte jag, något man lade sig till med för att man ville stå på en nivå över den vanliga trackdayaren, att det var något man skulle ha gjort om man var en äkta motorista, och tycktes lika ovillkorligt som golfengagemanget för den ekonomiskt nyetablerade.

Men så banalt är det inte. År 2008 kom jag till insikt att det finns ett före och ett

efter Nürburgring. Oavsett man varit där som chaufför eller åskådare. Det är inte mer med det. Jag hade vid denna tid ännu inte varit på varken Le Mans eller Goodwood, så när jag i sällskap med ett gäng småländska vänner dundrade autobahn ner i passagerarsätet på en röd Porsche 996 GT3, var jag ganska oförberedd på vad den stora världen kunde erbjuda.

Att färdas så, (efter Helsingborg-Helsingör hade jag en kasse öl inom räckhåll mellan fötterna), i den där exklusiva bilen påminde mig om hur

jag i tonåren ibland suttit på motsvarande sätt i en gråblå amazon som saknade främre kofångare och navkapslar. Skillnaden var att det nu gick dubbelt så fort och att man denna gång möttes av omgivningens respekt och beundran. Annars var det i stort detsamma.

Resan var behaglig, jag satt som en kung i den där bilen, men det var först då vi lämnade den övertrafikerade helvetesautobahn som det riktigt gick att andas ut. Då öppnade sig ett Tyskland som geografiskt steg och föll och sedan steg av sin egen naturliga vilja och



färden blev kontinentalt vacker ända tills vi landade vid vårt boende, beläget 75 meter från slutet av Nordschleifes långa raksträcka – bilarna skymtades bakom räcket vid tomtgränsen i den ännu varma septemberskymningen.

Vår värdshusvärdinna, Mathilde, hade bott här i hela sitt liv - då hon föddes var banan tre år gammal. Hon hade sett dem komma och gå. I huset checkade Alfred Neubauer och hans Mercedesgång in på femtiotalet då de testade sina silverpilar. Men tiden går och saker och ting förändras, så hennes gäster. Vi hade inget fordon att testa, så vi slängde av det som skulle slängas av och begav oss sedan, i det fallande mörkret, att söka våra sedan tidigare anlända vänner. Vi fann dem i en restaurang präglad av motorsporthistoria, och slog oss ner vid bastanta långbord i furu. Där åt vi gigantiska wienerschnitzlar som vi kom åt först efter att ha skyfflat bort ett halvkilo pommes frites. Till det drack vi, om nu någon trodde något annat, öl. Vi skrälade och berättade rövarhistorier om våra nedfärder, som de vikingar vi plötsligt voro, eller som 1600-talssoldater städslade för det trettiåriga kriget, till fiendeland komma för att ännu en gång inta borgen Nürburg en bit bort. Men istället för krig valde vi vänskap och befolkningen omslöt oss och serverade Löwenbräu ur stora krus och bjöd på gemyt och sin bilhistoria som tycktes impregnerad i varje man, varje kvinna, oavsett ålder - som längdskidåkning för en normal svensk. Och vi svarade med svenska snapsvisor tills timmarna blev immiga och varmt värdshusgula.

På promenaden hem sedan var natten i bergen mörk, stjärnfull och tyst som svart glas, då och då genomskuren av en uppstartad, testande tävlingsbil

någonstans i det svarta. Luften kylig och stilla, som inför något närmast obegripligt. Så kändes det. Som en väntan på en uppenbarelse. Trots det tror jag inget hade kunnat förbereda mig för vad som skulle möta mig i skogen den följande dagen.

Genom lätt dimma tog vi oss efter frukost ner till Brunnchen, ett kurvparti där många åskådare samlats och såg tyska ut och drack öl. Där parkerade vi bilen och vandrade utmed banan in i mörkrets hjärta. Funktionärerna på plats önskande Gute Morgen som om vi alla var bekanta sedan år. Bansträckningens asfalt var bemålad med hyllningar till förare och bilar likt stigningen Alpe d'Huez på cykelns Tour de France ärar sina hjältar. Skir fågelsång och solstrimlor som sökte sig ner mellan trädstammarna gav platsen en känsla av en skogskatedral inför högmässa. Men plötsligt exploderade skogen av två BMW M1:or och spräckte septembermorgonens trumhinnor och rev upp raxskurna sår i Eifelskogarna, och i deras metalliska sexors ursinne följde, tätt, tätt, en Porsche 935, en 934. Och så – borta. Och några ögonblick av tom chock innan resten av det 150 bilar starka startfältet följde. Jag tror att vi då alla undrade, som Gulliver måste undrat på sina resor: Vad var det för värld vi kommit till?

Bilarna som följde spände över mängder av porschar, till MG:s, jaguarer, triumphs, alfor, lotusar, alpiner, corvetter, mustanger, till en liten, liten Steyer-Puch. I det gigantiska startfältet fanns även tre MSCC-ekipage: Tomas Henrysson, B-Å Bengtsson & Per Broberg och Anders Ek & Lars Wramell, alla i elaner.

Det var som att vara ute på en skogsvandring och springa på racerbilar lite här och där och chockas lite varje gång den där tåtkvartetten kom ylandes mellan träden. Eifelrennen hade presenterat sig: 400 kilometer på 17 tvåmila nordschleifevarv.

Därefter tog vi oss till det gigantiska depåområdet som ligger sammanbakat med den moderna Grand Prixbanan på en högplata över byn. Här fanns, om man är modest, allt. Åtminstone om man tänker sig en värld belamrad med fordon och liknande som sträcker sig fram till och med 1980-talet. Allt i gemytlig tysk ordning, där man tydligt och rakt (men mycket vänligt) blev kontrollerad och tillsagd om någon oegentlighet skulle finnas med ens person. Här fanns bilar av sådan dignitet och decibelnivå att rutorna ännu darrar i mitt minnes byggnader. Där var restauranger mer att likna vid dem i en ädel stads vackraste kvarter. Blåsorkestrar och ragtimeband. Och vanliga hak som sålde bratwurstar och frikadeller i bröd. Och öl förstås. Överallt såldes det öl och sprit av vilken sort man stod efter. Ofta stod vi efter en jäger till ölen. Det var försäljning av modellbilar, böcker, memorabilia, kläder, porslin, reservdelar och öl. Det var som man slagit ihop alla års samtliga Sportvagnsmeeting med forna tiders Classic Car Show då det hölls på Norrviken och släppt rättigheterna fria. Allt föreföll vara ett myllrande kaos men inte en människa eller bil tycktes sätta en fot eller hjul fel. Det var en upplevelse contra di bilivitas.

Vid sådana tillfällen kan man lätt överväldigas, man kan behöva sträcka på benen, andas ut och andas in. "Låt oss gå ner till Motorsport paddock" sa väl någon då. Så det gjorde vi. Motorsport Paddock ligger beläget en nivå lägre, några hundra meters promenad utan och nedanför depån. Här sitter man behagligt och betraktar människor och fordon passera på några armlängders avstånd i det lilla samhället. Och där slog vi oss ner och beställde in, eller ut, då vi satte oss i uteserveringen, öl och jäger. Länge satt vi så, njutandes, tittandes på den ström av racerbilar som passerade och kisade åt kvinnor. Och högt ovan oss, motsatt depåplatan, tronade Burg Nürburg solbelyst på sin kulle. När vi satt där vrålade jag till. För uppe från depån kom en MGC GTS körande. I färger och stil ackurat som en av de äkta fabriksvagnarna. "Kunde det vara?"





med Tyrrells sexhjuliga Ronnieerbjudande och Walter Wolfs debutsegrande Wolf 1 bland tjugo generationskamrater som bromsade sent, sent i sin förgångna skönhet och gigantiska slicks. Och i en annan del stod rader av Bugatti, Alfa Romeo, Aston Martin, Delahey, Auto Union, MG, Riley, Wolseley, Ferrari, Maserati och Jaguarer födda ur 30-talet och därmed svårare att förhålla sig till, liksom de scarfar, benstrumpor och rutiga kepsar de omgärdades av. Och vindarna slet för några ögonblick i flaggor och sidenschalar och så vart det afton, den sista dagen.

I förbifarten och stundens exalterade ögonblick hann jag inte avgöra det hela. Men något hade börjat sprida sig i melangärdet. Vi beställde in en omgång till. Kisade mot sol, racerbilar och stirrade storögt mot kvinnor. Vid nästa runda kom MG:n förbi i riktning bandepån. Och afton, mörker och spökhistorier lade sig över Burg Nürburg och i oss ansamlades restaurangens drycker, och i mina tankar sprakade funderingarna på MG:n. Jag hade fått smak för Sebring-MG:s. Mina kamrater hade fått smak på alkohol. Åt var och en det han tillkomme. MG:n liksom sökte mig, liksom spriten antagligen sökte mina vänner. Så i skymningen begav jag mig åter upp dit där moln, himmel, bilrarityter och Gud möts.

Det var naturligtvis inte originalet, men den var inte ensam, de var flera, aluminiumbreddade och stilrena, och en vandring i en skymningsdepå är inte att förakta vare sig på Knutstorp eller här på Nürburgring. En stillnad börjar infinna sig efter dagens tävlingar, grillrök stiger mellan depåbussar och den relativa tystnaden störs endast av en

uppstartad och högvarvig motor som tvunget måste justeras i aftontimmen. Här var det en 450-hästars Broadspeed-Capri, på Knutstorp är det oftast en tvåtakts-Saab. Jag vandrade sedan hemåt, rökande i den kyliga svarta natten, blickande mot stjärnhimmeln och med en racerbil från sjuttioalet (tänkte jag mig där jag gick) testande något någonsans i bergen. Jag hade hunnit lägga mig och släcka innan min rumskamrat kom hem. Tidigare aftnar hade denne noga borstat sina tänder, vikt ihop sina kläder och prydligt lagt dessa över stolens ryggstöd och allmänt förhållit sig hövligt. Om lördagsaftonen borstades inga tänder. Om lördagsaftonen klev mannen helt sonika ur sina kläder där han stod i mörkret, lät dem ligga och brakade i säng. Om lördagsaftonen.

Men det blev söndag, och dess morgon kom och gick. Och strax dagen. Och så gick solen ned. Men i denna tidsrymd dundrade Porsches 904, 906, 908, 910, 917, 934, 935, 956, 962 och till det bjöds Formel 1:s heligaste 70-talsbilar

När den sista morgonens tidiga ljus nådde oss och det var dags för vår hemfärd förklarade Mathilde, värdinnan, varmt och mildt då hon blickade upp emot en klarblå himmel: "Wenn Engel reisen, lacht der Himmel."

Och i 250 kilometer i timmen for vi hem.

Eifelbergen är ett vilt och vackert område i västra Tyskland. Genom dess skogar och dalgångar slingrar sig en tjugo kilometer lång racerbana.

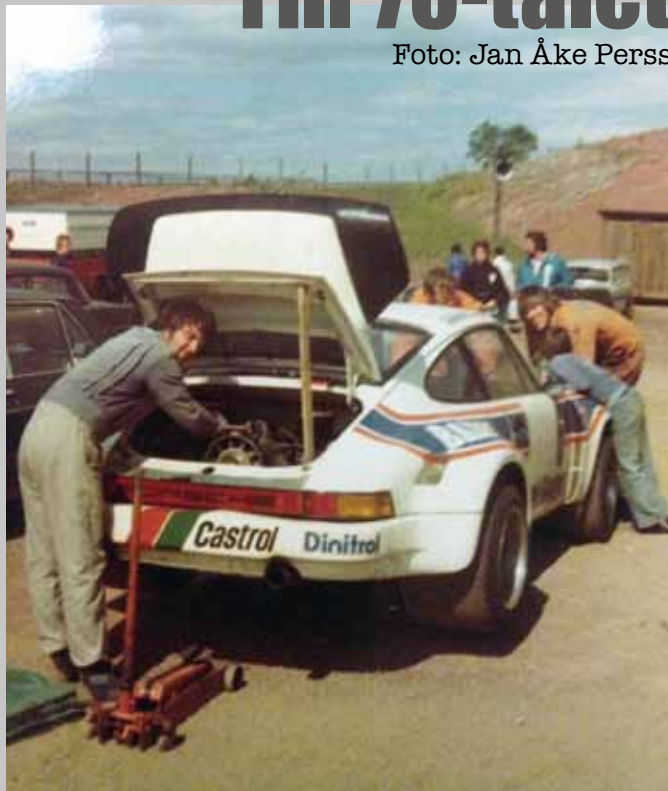




corona

Till 70-talet med Jan-Åke

Foto: Jan Åke Persson Text: Göran Larsson



Jan Lundgårdh den 28 april 1974.

Mycket svårare behöver man väl inte göra det? En Porsche Carrera RSR -74, en garagedomkraft, en motorluckshållare i trä, en grusad depå och en overall lik en pyjamas - så länge solen skiner, det är vår och racing-premiär på Ring Knutstorp och det kommer 11 400 åskådare till banan. Vad annat kan man göra än att se tiden an och vara lycklig.



Bengt Ekberg har just vunnit i samma tävling, han är glad och gör V-tecknet. Dock kan hans gest med handflatan inåt ses som en förolämpning i de anglosaxiska länderna där tecknet antagligen kommer ifrån Churchill gjorde den populär som segerstecken under andra världskriget, men då hållen med handflatan mot betraktaren. Men detta reflekterar nog inte Bengt Ekberg på i stunden. Han har just besekrat Bosse "Emma" Emanuelsson i Caprin som skymtar bakom, med 24 sekunder och fått en flygande start på året vilket han avslutar som SM-segrare.



En Porsche 911 Carrera RSR, det brutalaste man kunde köra på en racerbana 1974. Punkt. Bredvid en BMW 3,5 CSL, det brutalaste man kunde köra på en racerbana 1974. Punkt. Dessa bilar tävlade om SM-titeln i den svenska racingens tungviktsklass. Porschen vann 74, BMW:n 75. Några årtionden senare hette motsvarande klass STCC. Inte på alla vis - men visst var det på racerbanorna bättre förr. Roland Larsson kör Porschen och slår teamkamrat Rune Tobiasson i BMW:n med två sekunder.



Kvällspostens Newsrace 1975 och som årets drag-plåster har tyska Tebernum racing team bjudits in med två Porschar körda av tyske Clemens Schikentanz och Reine Wisell. Reine vinner före den svenska eliten och efter loppet bjuds publiken in till depån i vanlig ordning. Några ögonkast med skuggande händer in i förarbrunnar. Reines bil lockar flest nyfikna innan det är dags att bege sig hemåt med hopfällbara stolar i mönster och färger som andas 70-tal och långa röda utanpåliggande krag snibbar. Det är den 31 augusti och imorgon är det jobb.

Vi blickar framåt



PLANERADE AKTIVITETER 2021

Cars & Coffee:

30 maj

12 juni

10 juli

14 augusti

Rally:

1 maj Vårrallyt

5 juni Lördagsrally

26 juni Lördagsrally

17 juli Lördagsrally

21 augusti Lördagsrally

11-12 sep Höstrally



Nya medlemmar

Aktuellt medlemsantal 2021-03-15: 411 st

Peter Söderberg

Seymoursväg 19
276 60 SKILLINGE
Porsche 718 GTS, 2018
Nissan 300 ZX, 1994

Johnny Möller

Kastanjeallén 7
218 36 BUNKEFLO-
STRAND
Letar sportbil

Anders Rasmusson

Kringelhejdevägen 19
239 41 FALSTERBO
Porsche 968 Coupé, 1992

Anders Persson

Ceders väg 9
291 76 RINKABY
Austin Healey Sprite, 1960

Fredrik Svensson

Kyrkogatan 19
222 22 LUND
Porsche 911, 1998

Elias Månsson

Körsbärsgatan 5
247 61 VEBERÖD
Letar sportbil

Elias Boman

Maltes väg 6
244 36 KÄVLINGE
Mazda MX5, 1994

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