

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 2
2021



SVENSKT SPORTVAGNSMEETING

Betraktelser



KLUBBMÄSTERSKAPET



RACINGSKOLAN

VÅRRALLY - NOSTALGI - MED MERA



ORDFÖRANDES SPALT

på banan. Ny depå på nästan 10,000 kvadratmeter. Därtill ytterligare förbättringar på banan. Bara att gratulera.

Vi måste också gratulera Magnus Öhrström och hans team på Ring Knutstorp och hans team på Ring Knutstorp. Ring Knutstorp har fått Svalövs kommuns miljöpris 2020. Bra jobbat!

Men MSCC är ju inte bara tävlingar. Då Covid-19 pandemin satte käppar i hjulet under föra året så är det roligt och se att vi kommer igång med rally och andra event under 2021. Vårt traditionsenliga Vårrally 1 maj samlade över trettio deltagande sportbilar. Mer om detta i detta nummer av Bulletinen. Vi kommer att köra fler lördagsrally under sommaren. Efter hand som covid situationen lättar så kommer vi också att ha Cars and coffee. Mer info kommer om dessa event. Rally säsongen avslutas traditionsenligt med ett två dagars rally i september. Årets rally har vi döpt till Stjärnorna på slottet. Vi kommer att övernatta på Bäckaskogs slott vid Ivösjön i nordöstra Skåne. Inbjudan redan ute och vi har redan många anmälda. Men det finns plats så tveka inte utan

anmäl dig och din partner till en fantastisk helg.

Vi kommer att köra Svenskt Sportvagnsmeeting 2021. Från början var det publikfritt. Eftersom det förändras snabbt med publikmöjligheter pga Covid så har detta nu förändrats. Vi kommer att erbjuda biljetter i det antal som FHM/Länsstyrelsen/Polisen tillåter. Man tecknar sig för biljetter här: www.sportvagnsmeeting.se

Just nu får vi ha 100 personer i publik på lördagen och 100 på söndagen. Detta kan förändras till ett större antal, 600 personer, per dag. Vi står i nära kontakt med myndigheterna dagligen.

Hoppas vi ses på något eller några event under sommaren.

Glada sportvagnshälsningar,

Hej vänner,
Äntligen börjar Covid-19 pandemin släppa sitt grepp om oss. Vi kan åter träffas om än med försiktigt avstånd. Vi har haft möjlighet att köra både KM 1 på Ring Knutstorp och KM 2 på Ljungbyhed som träningsdagar. På Ring Knutstorp så var dagen välbesökt. Bort åt 60 sportvagnar och därtill en flock BMW's. Min grabb Marco och jag fick äntligen möjlighet att ta ut vår MGF på banan. MGF'n fungerade utmärkt och vi började lära oss hur vi skall köra den och ställa in den för fortsatta utmaningar i KM. 2021 blir ett test år sedan får vi se hur det går 2022.

På Ljungbyhed så var det lite färre deltagare, bortåt 35 sportvagnar och ytterligare ett antal BMW's. Micke Berns och hans team har verkligen lagt ner arbete

MSCC:s styrelsemedlemmar				Bulletinen
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	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 1 275 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.				

Omslagsbilder: SSM 2016 - Gunar Johansson Racestripe
Övriga - Göran Larsson



SSM. I detta nummer är det fokus på vårt - och stora delar av Racingsveriges – (en skall inte blygas) höjdpunkt: Svenskt sportvagnsmeeting är sedan 1974 ett evenemang som, lite försenat, slår ner midsommarstången i mångens sommar. Jag har sökt finna födelsen och själen i tillställningen, förhört mig om toppar och dalar, vad det är det som gör det hela till vad det är – men även vad som skulle kunna göras bättre? Stagnation är förkastligt. En blick tillbaka men också en framåt. Det finns en anledning till att Le Mans och cykelns Tour de France har behållit sin popularitet: de glömmar aldrig sin historia men de lever med sin samtid. Jag vet inte om jag funnit det jag sökt efter, men med andras perspektiv har jag försökt.

Och så har jag varit på racingskola.

Svenskt Sportvagnsmeeting 2:a – 4:e juli 2021



SSM 2019, det känns som en evighet sedan vi körde sist. Jag tror vi alla upplever att det senaste 1,5 åren varit konstigt ur många perspektiv. Vi har inte fått tävla, vi har inte fått ha garageträffar, vi har inte fått köra våra rallyn och vi fick för första gången sedan starten 1974 ställa in SSM under förra året. Mao känns det lite extra pirrigt så här en månad innan första heatet släpps ut på Ring Knutstorp och vi äntligen får göra det vi tycker så mycket om.

När vi startade planeringen av SSM i februari visste vi inte om vi skulle få köra över huvud taget eller på vilket sätt vi skulle få genomföra arrangemanget. Nu vet vi lite mer, men fortfarande är det mycket som är osäkert vilket medför att vi fortsätter att planera för ett publikfritt event. Därför blir det svårt att genomföra det sedvanliga rallyt. I stället kommer detta att genomföras mot slutet av augusti. Håll koll på hemsida!

Pga restriktionerna är din möjlighet att åter få göra det du älskar mest att du antingen köra själv eller deltar som funktionär.

Hoppas vi ses på Knutan!

Malmö 2021-05-31

Tävlingsledare
Max Dymling

SSM-rally coming up 21 augusti

Ifjol blev det inget SSM-rally vilket många har beklagat. Det såg dåligt ut även i år men vi kommer att köra vårt rally även om det blir en del förändringar.

- Vi har ändrat datum till den 21 augusti då fler har fått sina båda sprutor och förhoppningsvis så har Coronasmittan avtagit ännu mer än idag.
- Vi kommer att starta från Löddeköpinge
- Vi kommer inte gå i mål på Ring Knutstorp då vi likväl inte har någon aktivitet där. Istället kommer vi ha målgång på Wittseröds Gård, Hasslebro – Stockamöllan. Där kommer vi att träffa en massa andra likasinnade sportbilsägare då Sportbilsklassikerträffen sker på nämnda plats.
- Kan inte garantera att vi kommer att lyckas göra våra kontroller som tidigare år då det likväl skall vara så Coronasäkert arrangemang som möjligt för alla inblandade men, någon slags uppgifter kommer det att bli.
- Fina asfalterade sportbilsvägar är SSM-rallyts signum och det skall det även bli i år.
- Prisutdelningen är inte fastställd hur vi kommer att göra men vi kommer tyvärr inte kunna göra den lika fysisk som vi brukar.

Om ni kan acceptera dessa tillfälliga ändringar så skall ni gå in och anmäla er på hemsidan då anmälningen öppnas inom kort.

Med fartfulla hälsningar
Robin Wachmann

Till 70-talet med Jan-Åke

Foto: Jan Åke Persson och Hans Larsson Text: Göran Larsson



Den dansade en sommar eller två, på svensk mark: Det fullständigt osannolika inträffade alltså. Leo Kinnunens Interseriesegrande Porsche 917 spyder togs till Sverige av Sten Hillegard, fyra år efter 917:s jubelår på Le Mans. Det är lika ofattligt som om någon idag fått för sig att köpa sig den Porsche 919 hybrid som segrade i 2016 års Le Mans och sedan ställt upp i Klubbmästerskapet och blåst uppför Minnesbergsbacken i 190 knyck och tyckt att det var kul som helst. Hillegards spyder är numera återkonverterad till den kupé den till stora delar föddes som, och finns nu i USA. I bakgrunden Bo Eliassons Lola T212. Det var annorlunda förr. Det är SSK-seriens final på Knutstorp den 28 september 1975.



Kinneulle den 17 augusti och Jan Lundgårdh har kraschat så vådligt att det ger en dubbelsida i Kvälls-posten. Så här såg den ut då Jan Åke fotade den i depån efteråt.



Tore Helles superkoja, skapad av den engelske F1-konstruktören Len Terry. Bilen var en rörramskonstruktion klädd i plast med formel 2-grejor och porschemotorer av olika dignitet och 550 kg lätt. Inledningsvis fick stallchef Tore Helle (som synes i samspråk med längre man på den nedre bilden) och teamet inte någon vidare fart på bilen och kulören var lila. Bilderna är tagna den 20 april på Kinnekulle och bilen körs av Torsten Palm. Om tjuugo dagar skall han försöka kvala in i Monacos Grand Prix i en Hesketh F1: "Jag glömmer aldrig den där jävla tunneln. In i mörkret. Jag tyckte att jag körde fullt och ändå började dom köa upp bakom mig därinne. Jag pratade med Ronnie sen: Jag kör ju fullt på trean, sa jag. Fyran, svarade han. Du ska hålla fullt på fyran. Då började jag undra."



April och augusti har blivit september: vi är åter på den där SSK-finalen på Knutstorp i september, den lila superkojan har blivit svart och fått tydligare reklam, Lundgårdhs Porsche har likt fågel Fenix återuppstått. Kojan fått en ny porschesnurra på 330 hk och Conny Ljungfeldt som förare. I regnet på Knutstorp kör han skiten ur Lundgårdh, Hillegard, Eliasson och allt vad sköna sportvagnsprototyper där är. Det är en smärtsam upplevelse för en tonåring som bara ser yta.



VÅRRALLY 2021



Text: Ulf Danielsson. Foto: Andreas Freed & Göran Larsson

Uårt traditionella Vårrally hölls som vanligt första maj. Vi var ett stort antal deltagare anmälda till rallyt. Startpunkten i år var den nya Circle K macken i Flädie. Vi var drygt 30 sportvagnar som samlades på morgonen. Ja det fanns ett par vanliga bilar också då dessa deltagare hade behov av en större bil så var det inget problem. Vad som dock är tydligt är mångfalden av sportvagnar i MSCC. Ferrari, Lotus, Indigo, Morgan och Porsche var bara några av de märken som deltog. Efter att alla välkomnats och rallygeneral Patrik Jönsson delat ut färdinstruktioner så gav vi oss iväg.

Målet för första stopp, lunchen, var på Byakrogen i Skivarv. Alla som var med kan nog intyga att det var inte den rakaste vägen dit vi åkte. Däremot var det fantastiska sportvagnsvägar genom det Skånska landskapet. Även om hastigheten var inom den lagliga så tror jag

att många av oss som fick hjärtat i halsgropen när vi kom runt en kurva och där står en mörkklädd man och siktar något mot dig. Bredvid står en vit skåpbil. Lyckligtvis var det bara Andreas Freed som tog foto. Den observante föraren eller co-drivern såg säkert också att vår eminenta Bulletinredaktör Göran Larsson också tog foto på oss.

Efter ca två timmar landar vi på Byakrogen i Skivarv. Mats och Rolf som driver krogen har då öppnat upp för oss. Allt är Covid-19 säkrat. Vi blir serverade en utsökt lunch bestående av Schnitzel med råstekt potatis. Efter en kopp kaffe på maten så är det åter dags att starta upp våra vagnar. Resan går nu mot Alunbrukets kaffestuga. Även denna sträcka blir på fantastiska sportvagnsvägar. Väl framme parkerar vi våra fullblod och går upp för en kopp gott kaffe. Några av oss smakade nog också på de goda kakorna.

När fikat var avklarat så var det dags att på egen hand hitta hem.

Hos flera kom säkert längtan efter nästa rally. Tänk att få träffa fantastiska vänner och köra sportbil genom det Skånska landskapet.

Stort tack till alla som hjälpte till att göra denna dag fantastisk.





**En inställd
är en vår,**



Text och foto: Göran Larsson

I mitten av mars förra året stängde mycket i samhället ner på grund av corona, så även KM1. Det var i begynnelsen av pandemin och ingen visste då heller vilka vägar den skulle ta. Den av klubben bokade dagen på Knutstorp övertogs av en privat banhyrare och erbjöd en träningsdag för hugade, bland annat en hel del MSCC:are. Det var den 25:e april och mycket av förnöjsamheter och samvaro hade då varit nedstängt i en dryg månad, och dagen på Knutstorp kändes, i all sin begränsning, som ett stilla hopp, ett löfte om att en vår och sommar ändå skulle komma med SSM och närgångenhet. Nu tolv månader senare med pandemin som inte försvann, har vi fortsatt begränsa oss och behovet

efter fria tyglar och sprängda varvtalsgränser tycktes större än någonsin inför årets KM-inledning. 69 bilar var anmälda och nästan alla var på plats. Detta trots att vi förbjudits av Bilsportförbundet att idka tävling, och fått nöja oss med träning. Det är inte utan att den suck av befrielse som världen sukter efter lär skapa seismografiska kurvor på diagram världen över och spränga decibelmätarna både här på Knutstorp och utmed andra sommarstugenära banor. Tills den dagen, som väl är i antågande, var det alltså motorsprunget muller och tjut i varierande tonarter denna dag i Kågeröd.

Men vintern var över, det var så det kändes.

**I tävling är också en tävling - och en vår
ett frisläpp ett frisläpp - lik förbannat**





Jakten på SVENSK SPORTVAGN

Jag är på spaning efter den tid som flytt. För att likt Marcel Proust söka ungdomens madeleinekakor som i sinnet skall föra mig tillbaka till SSM:s begynnelse. Jag överdriver naturligtvis, jag besökte aldrig 70-talets sportvagnsmeeting, men kanske att det på något sätt går att fånga dåtidens atmosfär. Jag ämnar åtminstone göra ett försök.

Det började med att vi tog färjan över till Danmark och tävlade på Roskilde Ring mot våra danska vänner - MGCC Danish Centre. Sedan kontaktade vi sportvagnsklubbarna i Stockholm och Göteborg. Vid ett möte på Gyllene Uttern utanför Gränna bildade vi SSF - Sveriges Sportvagnsförare.

Stockholmarna hade tillgång till Skarpnäck och göteborgarna var hänvisade till Kinnekulle. Vi hade inte någon bana i södra Sverige. Knuts-torp tillkom många år senare. Roskilde blev vår hemmabana och där kördes våra tävlingar i SSF-serien. Vi hade nära kontakt med sportvagnsvänner i Småland - många var aktiva medlemmar i MGCC. Anderstorp Raceway anlades och vi arrangerade den första sportvagnstävlingen på Anderstorp 1974 - Svenskt Sportvagns Meeting!

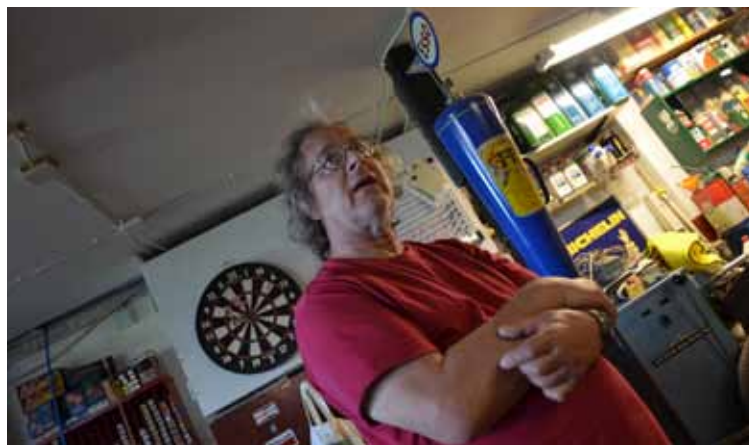


SKT SMEETING

1977 flyttade vi SSM till Knutstorp. Svenskt Sportvagnsmeeting blev särskilt uppmärksammat 2003 - SSF 30 år! Då trycktes en jubileumsskrift - 36 sidor (!) som såldes på Knutstorp för 50 kr.

Orden är Alf Näslunds, och för att söka djupare i SSM:s ursprung och själ har jag och Pontus tagit oss till honom och hans och Maries eleganta boning i V Vemmerlöv. Det skall direkt sägas att vi har en mycket trivsamt stund och får höra mängder av berättelser om MSCC:s tidiga år, om gemensamma resor till England och MG-fabriken i Abingdon och om hemtransporter av inköpta bilar i flygplan, om återkommande besök vid Monacos GP och tänkta lägenhetsköp, om klubbens framväxt från ett mindre MG-dominerat sällskap med medlemstak till en klubb som växte. Detta ledde till många och långa diskussioner om vad en sportvagn är och vilka bilarter som kan räknas dit och vilka som inte gör det. Vi tittar i den där jubileumsskriften, betraktar deltagarutvecklingen och tittar på gamla bilder. Vi besöker Alfs garage med några rara arter uti, bland annat en gepard eller leopard – nu har jag glömt vilket – ett projekt Alf varit en initiativtagare till. Vi diskuterar vad det är i sportbilsägande som är så lockande, vad ligger i bilarna – vad i människorna som äger dem. Men så mycket närmare just SSM:s själ kommer vi inte. Eller kanske är det just det vi gjort.

Johnny bor vid vägs ände. Inte alls likt ett småländskt eller norrländskt vägslut, utan ett mycket skånskt med rapsfält och öppna åkrar omkring. Jag anländer en måndageftermiddag. Efter en garagegenomgång (det är mycket engelskt) slår vi oss ner för en fika på den nyligen stensatta innergården. I värmen som råder skulle man kunna få för sig att man befann sig i Toscana. Dock har citronträdet dött. Måhända som en påminnelse om att man inte alls befinner sig vid Medelhavet utan i Skåne och skall vara mycket nöjd därmed.



Det blir som alltid vid sådana här sammankomster, det blir omvägar, eller det blir vad det skall men det kommer alltid att handla om så mycket mer än man tänkt. Eftersom Johnny, som länge jobbat som besiktningsman och länge varit medlem i klubben finns det så mycket att prata om. Vad gäller SSM har han närvarit vid alla utom ett, det 2020, vilket ju är naturligt då inget sådant kom till stede. Inte heller nu kommer vi förbi diskussionerna som förekommit om definitionen av en sportbil. Tidigt var bilar som P1800 och Saab Sonett bedömda som icke varande sådana. Berättelsen om hur han som dryga 20-åring erbjuds att köpa en Aston Martin DB4 Zagato för 60 000 men var tvungen att tacka nej. Den värdestegringen hade till idag varit tusenfaldig.

Har man varit med på samtliga SSM-föreställningar blir det naturligtvis svårt att sälla, men han skrattar gott åt året då Allan Göransson till stor munterhet auktionerade ut vad som blivit något så märkligt som överblivna vinbuteljer. Stor show.

Jag försöker tvinga fram skillnader från början till nu och vi kommer in på att det var MGB förr, Miata nu. Men i övrigt är det sig likt, alla år, förutom EM-året som inte var en höjare, har präglats av SSM:s signum: lugnt, avslappnat, inget högfärdigt och god bilblandning. Han lyfter speciellt sammanhållningen, inte minst den grupp han själv ofta lett och som han kallar "startuppställningsgänget" där samvaron genom åren och helgerna alltid varit något att njuta av.

Det dåliga är svårt att hitta, även om jag försöker pressa fram något. Det blir mest tyst innan han åter lyser upp och beskriver händelsen vid KM1 på Knutstorp i år och den unga kvinna som anropade från ett bord vid restaurangen ropade till honom: ”Jag har kört på många banor i världen, men detta är det bästa och trevligaste arrangemang jag varit på: alltid en tumme upp vid utfart, alltid ett leende.”

Jag blev lite rörd, säger han, och med skildringen tycks han vilja beskriva känslan som råder även på SSM.

Vem kvinnan var funderar vi lite över, men hittar ingen i anmälningslistan och låter det bero. Händelsen blir nästan vackrare med ett stråk av mystik över sig.

Alla min uppväxtns somrar (och de följande) tillbringade jag i Glimminge Plantering på Bjärehalvön. Varje år ett veckoslut efter midsommar var det Sommarfest på fotbollsplanen. Folk tältade på åkrarna runtomkring. Tillställningen anordnades av Västra Karups idrottsförening och var en salig blandning av tivoli med radiobilar, karuseller, skjutbanor, lotteristånd, dansbana, öltält och – det måste sägas – mängder av fylla för oss unga. Det inleddes på fredagen, ja redan på torsdagen för de som ställde i ordning. En jublande hård fredag drog tungt vidare genom lördagen och avslutades på söndagen, då ofta med en relativt slagkraftig och känd artist på dansbanans scen. Ett år var komikern Roffe Bengtsson där. Det ryktades att ABBA skulle uppträda ett år, ja det måste väl varit 1974, men att de ställde in efter det att de vunnit Eurovision.

Samma år som ABBA skulle spelat, inleddes SSM. Först på Anderstorp men strax förlades det där det hör hemma. På samma sätt som sommarfesten på Bjärehalvön etablerade sig blev evenemanget på Knutstorp en helg i tidiga juli att förhålla sig till som en sommarns höjdpunkt, en markering om att toppen på lov och ledighet var nådd.

It's time.



SSM 1981 – allt är detsamma



Översvämningen

Till alla jag kontaktat har jag ställt följande frågor, en del har svarat stort andra mindre, alltså:

- * **SSM – vad innebär det för dig?**
- * **Vad är det bästa med SSM?**
- * **Kul/bästa/sämsta/dråpligaste minne från SSM**
- * **Vad kan förbättras med evenemanget**
- * **Hur många SSM har du deltagit i / hur många har du varit på som åskådare?**
- * **Kommer du att närvara i år? Vad kommer du med för bil? (Som publikfordon eller tävlingsbil)**

För fotografier står Gunar Johansson, Bengt-Åce Gustafsson, Lars Wåhlin, Hyllinge MS, MSCC:s arkiv och Göran Larsson





Minnen och tankar

kring 40 års deltagande i Svenskt Sportvagnsmeeting

Text & foto: Kåge Schildt

– Det är nog det första efter bröllopsdagen som jag skriver in i kalendern varje år blir mitt enkla svar och vi har nog deltagit i ett 40-tal SSM genom åren.

Vi tar det från början och början är då tidigt 80-tal.

Sönerna Håkan och Anders är 4 respektive 2 år gamla och intresset för sportbilar är genetiskt betingat i familjen. Vi har börjat tala om att skaffa en Austin-Healey i familjen och sönerna poserar här framför BLA 336 som då ägdes av Per Mauritsson i klubben. Anders till vänster och Håkan till höger på bilden. Bilen hade några fler ägare i klubben - Carsten Wihlborg med flera - innan den slutligen hamnade i Lars-Göran Itskovitz museum i Billdal. När museet skulle avvecklas tidigt 2000-tal var bilen till salu och en intresserad köpare var den lille ljuse pagen till vänster i bild. En gemensam resa med farsan till Billdal utmynnade i en lastad släp med just BLA 336 på väg till Skåne.

Något år senare hade Anders förvärvat BLA 336 till en mycket potent race-Healey och 2009 gjorde vi en gemensam resa till England med både Anders och min race-Healey. Vi åkte ett

antal tävlingar på Silverstone, Brands Hatch med flera och när den engelska Healeyserien var sammanräknad hade en nu fullfjädrad son tagit hem det Engelska mästerskapet – det hade aldrig hänt tidigare att en icke engelsman vunnit detta.

Så kan det bli om man börjar i tid – Anders har därefter vunnit samma mästerskap 3 gånger och då ska man veta att det är cirka 50 Big-healeys som deltar varje säsong.

Daffen

Det är ju alldeles omöjligt att skriva något om SSM utan att nämna Daffen. Bilen som tillhört Lasse Petterson på Shell i Åstorp under mer än 30 år och



som varenda åstorpsbo alltid vinkade på oavsett vem som körde den.

När Lasse dog 1998 och allt därefter skulle avvecklas hjälpte jag familjen med en del praktiska saker och Lasses fru Karin hade funderingar på ett tack i form av en låda vin eller någon fin whiskey. Efter lite eftertanke kom Karin fram till att jag skulle nog bli allra gladast om jag fick Daffen och inget kunde vara mer rätt.

Daffen fick nu en lite lugnare pensionärstillvaro i vårt garage men en gång om året fick den komma ut i all sin glans, nämligen på Sportvagnsmeeting som dragbil för oljesaneringsvagnen. Håkan och Anders bemannade den under flera år och när Daffen åkte ut på banan med saftblandaren igång förstod alla att något seriöst motorras hade ägt rum.

Tävlingsledare i MGCC

För egen del varvades tävlandet med driften av vårt företag och allt rullade på under 90-talet med racing i RHK-serien och MGCC:s klubb tävlingar på en behaglig nivå.

...tills en dag när Allan Göransson spände blicken i mig och påstod

bestämt att jag borde bli MGCC:s näste tävlingsledare efter Magnus Nergaard vilket blev inledningen på en väg som slutade med tio år som förbundsordförande i Svenska Bil sportförbundet.

De 7-8 år som jag gjorde som tävlingsledare i MGCC och Svenskt Sportvagnsmeeting är kanske de minnen som jag alltid tänker på med stort välbehag. Sportvagnsmeeting med 300 racingbilar och lika många besökande sportbilar är efter år – kan det bli mycket bättre?

Jag kan omöjligt låta bli att delge er några av de bästa minnena från dessa år – vi börjar med över svämningen:

Fredagens och lördagens träningar är avklarade och allt har funkade perfekt. Jag kommer till Knutstorp vid 07.30 på söndagsmorgonen för möte med funktionärer, domare m.m. innan vi drar igång allt 09.00. Det har regnat kraftigt under natten men åker man genom tunneln ner till depån så lägger man inte märke till vad som hänt med banan strax före NGK-krönet.

Det har däremot en uppmärksam funktionär gjort och påtalar att det står vatten på banan efter regnet. Lugnt – skicka dit en sopmaskin och sopa undan vattnet blir mitt svar. Vår uppmärksamma funktionär är strax tillbaka och förmedlar nyheten att det är alldeles för djupt för sopmaskinen att åka dit. Vi förstår först inte hur detta kunnat inträffa men helt klart sväljer inte brunnen de intensiva vattenmassorna. Vi tar dit både brandkår och slamsugare och vid lunchtid kan vi börja tävlingarna – lite avkortade och med lite slopade träningar så blev det trots allt ett genomfört SSM. Anledningen framstod när vi fått bort allt vatten – ett betonglock hade delat sig och fallit ner i brunnen och täppt till utloppet. Bilden lät vi förse med en pratbubbla som vi överlämnade till Lasse Svensson som då var ansvarig på Ring Knutstorp.

Träffade många trevliga tävlande och funktionärer

Under dessa år var det en stor förmån att få träffa och lära känna så många engagerade funktionärer och tävlingsdeltagare – alla lika vänliga och trevliga, nästan.

I GT-klassen hade vi en gentleman med en bakgrund bland storgodsägare

och annat fint folk. Han hade den goda smaken att berika starfältet i en kycklinggul Lotus Elan. Att det fanns vissa givna och skrivna regler angående uppträdandet bland medtrafikanterna på racerbanan var i vissa avseenden inget han behövde ta hänsyn till enligt hans egen bedömning. Det blev trots allt en situation av att både ge och ta – men gentlemannens ambition och övertygelse var att han och ingen annan borde vara först över mållinjen. Så under ett träningspass kommer kycklingelanen in i bandepån i alldeles för hög fart för att kolla däcktrycket och jag bestämmer mig för att påtala den för höga hastigheten. Jag kunde liksom inte låta bli att lägga in en extra replik och meddelade därför gentlemannen följande:

- Det här går ju fort även på banan men det finns en husvagnssäljare från Örkeljunga som är nån tiondel snabbare än du.

- Vad i h-vete replikerar vår storbonde, smäller igen dörren och kör ut genom bandepån ännu fortare än han körde in i den.

Nu går jag bort till bärgarna och ber dom starta upp för vår gentleman sitter nog i sandfällan efter rakan om ett varv – och så blev det också.

Löggen gick troligtvis upp för gentlemannen under dagen och jag tror nog att han smålog lite diskret åt mitt joke.

Året därpå händer följande på lördagens SSM – samma gentleman.

Min företrädare som tävlingsledare Magnus Nergaard har bjudit in ett antal Aston-Martinägare och vänner till rallyt. Magnus som är mycket omtänksam föreslår att efter rallyt parkeras dessa klenoder i maskindepån strax efter tunneln istället för i övre depån på gräset – på så sätt kan ingen bil bli attackerad av andra bilars dörrar eller annat. Snyggt parkerade står alla Aston i prydlig rad just nedanför tunneln på lördagseftermiddagen.

Vår gentleman med kycklingelanen har avslutat ännu ett träningspass där faktum framkommer att mannen inte kommer att inneha pole position i startuppställningen för söndagen. Nu är

goda råd dyra och Elanen lastas på släp för färd till erkänt duktig Lotusmekaniker i Magnarp. Färden starar i depån och fortsätter genom tunneln och vidare genom Kågeröd. Vi är många som ser vad som händer men kanske tror vi inte att ägaren till släpet med Elanen är helt uppdaterad på händelseförloppet så vi ringer hans mobiltelefon.

- Hej säger jag – var är du?

- På väg ut från Kågeröd mot Billesholm blir svaret.

- Har du allting med dig undrar jag lite frågande.

- Såklart, vad tror du?

- Jag tror du ska ta en titt i backspegeln påstår jag.

- F-n måste ha glömt koppla släpet replikerar Elanägaren.

- Nja, du hade det kopplat en liten stund men av någon anledning kopplade släpet med kycklingelanen av sig själv och tog en egen bana genom maskindepån.

Släpet återfinns nu stående med kulhandsken en bit in i förardörren på en fint renoverad Aston-Martin just innan tunneln i maskindepån kunde jag informera honom om.

Troligtvis kände han sig hyfsat ovälskommen när han slokörad gled ner genom tunneln för att se förödelser.

Efter en intressant tid som tävlingsledare i MSCC och därefter totalt 12 år i ledningen för Svenska Bil sportförbundet har jag fått lära känna en massa intressanta personer – allt från vår egen kung till engagerade och omtänksamma funktionärer. Livet för mig och familjen har därmed blivit betydligt mer innehållsrikt – mycket tack vare Sportvagnsmeeting och MSCC. Såklart kommer vi, sannolikt i en gul Indigo!





Bengt-Åke

Efter att ha tävlat på Svenskt Sportvagnsmeeting i 35 år, har det blivit en del av mitt liv. Det ska mycket till för att jag inte ska delta. Jag kommer inte ihåg att jag har varit där bara som åskådare. Det finns några minne som jag direkt kom att tänka på när jag fick frågan.

Vid ett tillfälle kom jag i slutet av rakan upp jämsides med Anders Schildt i sin Healey och sen körde vi sida vid sida nästan hela baksidan och dessutom i regn. Då körde jag med min Lotus Elan som är svårhanterad i regn och många har ju sett hur bred Anders bil är i kurvorna när det är blött. Han drog dock tyvärr det längsta strået.

Ett annat minne är den enda gången jag kommer ihåg att jag inte kunde medverka utan lånade ut min Lotus Seven till Tommy Brorsson. Rädslan bestod inte i att han skulle köra sönder min bil, utan att han skulle få snabbare varvtider än

vad jag brukade ha. Men det klarade sig den gången. Men framför allt har det varit väldigt många täta och spännande race. Positivt är att tävlingen alltid är väl arrangerad. Man träffar många trevliga människor och det är nära hem. Kan inte bli så mycket bättre.

I år kommer jag att köra med 2 bilar om allt går som jag vill. Lotus Elan och Mini Cooper. Dessutom har jag lockat med min son Kevin i dessa trevliga event som också kör en Mini Cooper.

(Lite senare återkom Bengt-Åke): Nu kom jag att tänka på mitt allra dråpligaste minne, men det satt långt inne. 1989 blev jag kidnappad av mina "vänner", strax före söndagens race, till min svensk. Istället för att köra racet fick jag utklädd till brottare, sälja tändstift i utbyte mot pussar till tjejerna i depån. Det var inte lätt att komma över.



Magnus

SSM – vad innebär det för dig?

Förväntan. Från början av 90-talet har jag besökt SSM som åskådare och deltagare i rallyt och då mest önskat vackert väder, intressanta bilar och spännande tävlingar. På senare tid har jag även tävlat och då hoppats på intressant väder och en icke trilsksande bil. I båda fallen finns en förväntan om gemenskap och en trevlig atmosfär.

Ring Knutstorp tillhör favoritbanorna, både som förare och åskådare. Mixen av Sportvagnsträff och tävling är perfekt.

Kul/bästa/sämsta/dråpligaste minne från SSM?

Som åskådare på 90-talet var det alltid en fröjd att se Tommy Brorsson i Lotus Elite och

Elan på Ring Knutstorp. Fighterna mellan Escorterna minns jag också med glädje och när tävlingen hade EM-status dök det upp intressanta F3-or med skönsjungande 1000-kubikare och Lotus 23:or.

Vad kan förbättras? Som åskådare och rallydeltagare tycker jag att arrangemanget har fungerat perfekt. Som tävlande kan jag önska att klasserna hålls ihop bättre i depåområdet.

På 90-talet och början av 2000-talet besökte jag SSM som åskådare. Som tävlande endast sedan 2018.

Vad kommer du med för bil i år? Reynard 873 F3 i Formula Slicks.

SSM är årets höjdpunkt med lagom öl o mycke mat. Det bästa är bredden på klasser och tävlande. Det bästa minnet är från 2018 i modsport 3 med tre ginetor från Kalleracing i topp 5. Sämsta är från 2019 när samma tre bilar får bärgas från startplattan med lastare.

Har kört sen 2014, innan dess sporadiska åskådarbesök. Kommer att köra Radicall i RS i år



Andes

Bra historisk racing + trevlig atmosfär.

Ofta många deltagande och trevliga depåer. Gå runt på kvällen och sparka däck med en öl i handen.

Sämsta minne: Muchen och hans goja som gick runt på kvällen och tog 100:- betalt för camping i depån.

Försöka få fler deltagande även internationella till tävlingen.

Mat? Det får väl bli korv, hamburgare och grillat på kvällen.

Kommer troligtvis och isf antingen i entusiast- eller husbil.



Erland

Under åren 2011 -12 -13 hade jag nöjet delta i SSM tävlingarna Knutstorp, med min Radical PR 6. Ett minne som sticker ut är tävlingen 2013 där jag fick delta utanför tävlingen och starta sist. Detta p.g.a. en bestämmelse om att ratten måste vara placerad minst 10 cm från centrumlinjen! Jag vill tacka Robin Wachman som hjälpte mig att överhuvudtaget få delta och sedan togs denna föråldrade bestämmelse bort. Det blev i alla fall en kul körning, dock med en påhälsning bakifrån i slutet på rakan med en snurr som följde. Min placering blev jag nöjd med ändå. (3:a) Alldeles för fort har man nu uppnått bäst före datum och lagt hjälmen på hyllan. Men många fina minnen och nya vänner har jag fått på vägen. Med 5 klubbmästerskap i RS klassen på rakan får det räcka för en 81 åring! Stort tack till MSCC:s funktionärer och tävlingsledning för väl genomförda tävlingar. Som åskådare återkommer jag gärna.



Ake B



Chappie

Det bästa med SSM är att det brukar vara ett par hundra som deltar med bra gemenskap och intresserad publik, välorganiserad tävling och trevlig bana. Har kört sedan 2008 med många roliga race, höjdpunkten var nog när jag äntligen körde om Bugattin, ledde på sista varvet och bakaxeln går mitt av med ett halvt varv kvar. Självklart besviken men vilken racing! Kommer att köra SSM med en MGK3 från 1934.

SSM – vad innebär det för dig?

Sedan mer än 10 år tillbaka kör vi

ingenting i Sverige utan enbart ute i Europa så jag har inget vetande om hur det är med svenska tävlingar. Var i många år med i MGCC:s styrelse, SSM-kommittén och som depåchef. Ett år för länge sedan regna det något makalöst under natten till söndag så banan var helt under en halvmeter vatten ovanför tunneln efter stopp i en dagvattenbrunn. K.G Schildt som då var tävlingsledare hade ett styvt jobb att ändra tidsschemat under tiden som brandkåren försökte pumpa bort vattnet. Finns en bra bild där chefen för Knutstorp står i poLEN med vatten långt upp på kroppen.

Vad kan förbättras med evenemanget?

Jag drev i många år att RHK inte skulle vara med i SSM men utan att lyckas. Det är på tok för lite körtrid på grund av alla dessa RHK heat och som det var då med tidtagningsheat redan under fredagen. Att vara där i 3 dagar för att köra 30-40 minuter. Det vi kör på en utlandshelg är mer än under ett helt år i Sverige.

Har kanske kört 10-15. Som sagt innan så blir det inga SSM för mig.



Lars B



Henric

En hel del förberedelser så att bilen funkade som den ska och minimera skruvandet i depån. Inte fel med tid över så att man kan kika lite på de andra bilarna och växla några ord med mina medtävlande.

Stora startfält i många klasser, spännande race och en härlig stämning.

Blandningen av gamla, nya sportvagnar och formelbilar är väl unik i racing Sverige. Det finns alltid något som tilltalar alla.

Det måste vara från 2014 då jag körde sönder kopplingsslangen på fredagen under träningen. Körde hem och fick på jourtid pressat en ny slang. Jag och

Micke bytte den på natten/fm, men missade kvalet och fick starta sist i ett startfält på 31 bilar. Startade så långt bak att jag inte kunde se startlamporna. Efter ett något häftigt race där jag var av asfalten några ggr pga en för lång gaswire som gjorde att gasen hängde sig, gick jag i mål som 4:a.

MSCC gör ett jättebra jobb med SSM, tror det är svårt göra denna helg bättre.

Jag har kört 7 st SSM, varit mekaniker till Stefan Mumm 2-3 år, åskådare 3-4 år.

Jag har för avsikt att köra med min Westfield (sevenbil) i roadsport A och modsport 2 i årets SSM.



Mats

SSM – vad innebär det för dig?

Det är ett Måste. Det är den i särklass bästa tävlingen och arrangemanget på hela året *Dråpligaste?*

Det var när en kompis försvann och hittades bredvid våra husbilar på natten, dagen efter var han knappast talbar. (Detta är en pik till mig, red:s anm)

Bästa var när de tyska bilarna blev frånåkta av våra Hultar. Året efter startade Porsche cup.

Mer ordning på bilarnas uppställning. Om man ställer racerbilarna på en sida om gatan och boendet på andra sidan kan man få mer struktur på hela arrangemanget.

Samtliga sedan 1984

I år: Healey och opel

Niklas

För mig är SSM sommarens absoluta höjdpunkt.

Det bästa: Att få i tre dagar umgås med likasinnade människor.

Roligaste minne är från 2016 då jag i lördagens race blev diskad för att jag steg ur bilen på startplattan, fick starta sist på söndagen. Lyckades i regnet köra upp mig till seger. Tråkigaste minnet är från 2015 då det var över 30 grader varmt och i race 1 kraschade jag i slutet på rakan in i räcket så det blev stora skador på bilen.

Önskar mer publik.

Sju som deltagare, fem som åskådare.

I år blir det deltagande som vanligt i min egenbyggda Porsche 944 turbo i klassen Modsport 2.



En trevlig helg med körning på en utmanande bana och att träffa många bekanta både tävlings- och rallyfolk.

Publiken och kringarrangemangen. Bästa är ju när man kommit på pallen och får blommor att ge till frun.

Sämsta är när jag hamnade i ett järnstaket och fick åka ambulans till Helsingborg, men det gick bra.

Vad kan förbättras?

På grund av för många klasser (heat) har tidsprogrammet blivit pressat och körtiderna korta. T.ex vid rödflagging har det hänt att man bara fick ett par träningsvarv. Det behövs bättre tidsmarginaler.

19 gånger, första var 1996.

Formel Ford, Merlyn MK20A från 1971, (äldsta klassen).



Björn

Tomas



För mig brukar det vara att semestern börjar. Även om resan är lång så är det en resa som jag gillar. Det absolut bästa är att ni verkligen lyckats med att få en race helg och en bilträff, mycket tack vare det rally som ni arrangerar.

Kul/bästa/sämsta/dråpligaste minne från SSM?

Listan kan göras lång, därför delat jag upp den:

Kul: Mycket folk, speciellt att närliggande dagis/förskola kommer förbi på fredagen och hälsar på. För mig är det också alltid kul att få vara bisittare under FF1600 heaten.

Bästa: Måste vara min start för några år sedan (skämt och sido), men bäst är igen blandningen mellan race och bilträff.

Sämsta: Det finns 3 direkta problem som man har/har haft på SSM, det ena är korta tider vid tex träning, vi med slicks hinner inte få upp tempen innan "det är över", träning kan inte vara kortare än 15 minuter. Andra problemet är "upprensning" efter händelse, Här borde ni försöka engagera några som drar

bilar åt sidan fortare (kolla gärna med Karlskoga hur dom löst det). Ni har för många heat, jag vet att ni ville dela kostnaden på fler men det slår tillbaka på färre startande i varje heat.

Dråpligaste: förstår knappt ordet så jag slog upp det, festligast är blandningen mellan bilar och tävling

Vad kan förbättras?

Jag har försökt att få en mick i hjälmen och kunna prata under race med kommentatorerna, tror att det skulle ge en dimension till. Minska antal heat och tryck hårdare på att få internationella förare, ni behöver inte rabattera startavgiften då den är låg (jmf med kontinenten) men öka körtiden. Jag har själv försökt få vårt forumula slicks heat att heta Kvällsposten Classic som en återblick av de F3 lopp som kördes, F3 är något som öka och vi borde kunna få ett större antal förare från Europa.

Inte full kontroll men bör vara fler än 10 st.

Om allt går som det ska så blir det Reynard F3 -87, backup blir en Van Diemen FF2000.



Lotsen

SSM – en lidandets historia men med övervägande trevliga minnen!

Tror de var 1981 eller 1982 jag körde SSM första gången. På den tiden var alla helger i Sportvagnsserien rena tvådagarsstillställningar. Man åkte hemifrån tidig lördagsmorgon, och när Ring så spelar vi var slut var man framme. Körde en kort träning och ett kval på lördagen.

Trevlig samvaro både inom och mellan "stallen" var redan då en viktig del av helgen, ofta med grillrestaurang nere i depån med efterföljande dans (nu kanske jag begriper vitsen med den obligatoriska "warm upen" på söndagsmorgonen ...) Söndagen inleddes med obligatorisk "warm up" för alla bilar vid niotiden (fattade aldrig riktigt varför!) varefter racen följde med ett race per heat. Var inte så många då, endast fyra heat för "Sportvagnar" – klass A, klass B, klass C och sedan racersportvagnar. Alla historiska bilar (var inte så många, och Historisk Standard var ännu inte uppfunnet!) körde i ett heat.

I depån var det nästan bara tält som gällde. En och annan husvagn dör upp så småningom, men det var exklusivt! Själv skaffade jag en gammal mögeldof-tande camper till företagets Isuzu pickup, sågs som än exklusivare!

SSM var faktiskt först med att börja erbjuda träning redan på fredagen vilket av de flesta (utan eventuella arbetsgivare!) var uppskattat. Sedan har ju detta blivit standard på samtliga tävlingar i RHK-serien (när det inte är Pandemi).

SSM är ju också något av en familjeangelägenhet. Hustru Maria hänger med på de flesta, och på SSM dyker "min skånska dotter" med barn ofta upp i depån - boendes i Malmö som de är.



Lidandet då? Jo, samtliga bilar jag kört under SSM har gått sönder!

De första årens Fiat X1/9 drabbades nog hårdast. Vattenplanade redan under kvalet rakt ner efter rakan, endast några däckstravar hindrade oss från bad i bäcken. Den fyrtumsstolpe som fanns inne i däckstraven gjorde ett djupt intryck i Fiatens front, kylaren var bortom räddning, och rattstångens brytfunktion utlöst (blev bussratt). En snabb titt runt i depån, och Mats Svanberg och Lennart Waerme lyckades "låna" en från en Fiat Sportkupé. Monterades och fungerade. MEN glädjen blev kortvarig – ca 200 meter! Startade sist med nog heatets startsnabbaste bil (den gjorde 100 på ettan!). Tänkte nog inte på att jag fick ett antal meter längre accelerationssträcka än vanligt, när de övriga bromsade för första kurvan lyckades jag inte få ner farten, körde in i en Alfa (förlåt!). Styrstagen knäcktes – finito för den helgen!

Ett annat oföglömligt minne (jag är fortfarande lite sur!) är när en av MGCC:s funktionärer betrodde mig om avancerat fuskande! Trots i fälgarna ingjutna dimensioner – och det var inte delbara fälgar – så kom han och skulle kontrollmätta fälgbredden med tumstock! Kommer du ihåg det Magnus?

Sedan följde Hult-Healey och även den blev det mycket mekande med. Kommer inte ihåg allt vad det var, men bilden illustrerar ett ganska vanligt läge i depån! Men vi hade det fortfarande mysigt i vår lilla depå!



Åsa-Nisselösningar på Knutstorps ljudproblem: Blöja utvändigt på SID och fiskebåtdämpare på Claes Healey. Snyggt, eller hur?

Hult MK2 blev inget undantag – även den drabbades av Knutstorpsförbannelsen vid mer än ett tillfälle. Mest ihågkommit är att framvagnen brast på krönet efter rakan ett regnigt kval. Tur att det var blött, kanade direkt ut i gräset och hjulet fastnade i hjulhuset utan att rotera, alla bromsslangar med mera var oskadda. Men kom till race efter en del svetsande och vad det gäller Hult Mk2 så vann jag väl som vanligt ... Men även den fick omsorg om bakre regionerna – bilden är inte fotoshopad kopia på Hult-Healeyns mek-bild!

Vad gäller de senaste årens historiska rejsande med SID 1 har faktiskt inget allvarligt inträffat mer än några race incidents, utan här är det det ständiga ljudproblemet som varit (är?) problemet. Bilderna illustrerar lite de Åsa-Nisselösningar vi varit tvungna att ta till.

Men som sagt, de trevliga minnena överväga – vore väl en idiot annars eftersom jag kommer varje år! Ett antal prispallsbesök genom åren har ofta lindrat mekandets lidande. Och nu är det snart dags att lasta husbilen med verktyg och reservdelar, SID på släpet och dra de dryga 30 milen ner till Skåne (varför har man förlagt det flesta banor så jädrans avsides!).

Vi syns första helgen i juli som vanligt (om gubben och bilen överlever Gelleråsen nu i juni!).



The Driver



Hur det började - Fiat X/9 på 80-talet, tror t.o.m jag vann något



Och sedan Hult-Healeyn i mitten på 80-talet. Notera den trivsamma depån med det "exklusiva boendet. Mekandet som vanligt.



1986 (tror jag) var det dags för Hult Mk2. En vinnarbil. Vann serien i flera år. Här mekande i spöregn i övre depån.



Ett av alla? besök på prispallen

SSM är en tävling som alltid finns med i planeringen. Oavsett om man tävlar eller är där med en sportbil så är det alltid en höjdpunkt på året. Det brukar vara en perfekt start på semestern och en möjlighet att träffa en massa trevliga människor som man inte träffar så ofta. Jag tycker att det är en perfekt kombo av tävlingar och sportvagnsträff. Ring Knutstorp är en favoritbana och inramningen brukar vara väldigt trevlig.

Kul/bästa/sämsta/dråpligaste minne från SSM?

Ja, svår fråga men det finns många roliga minnen, jag tycker att 90-talets internationella inslag med några av de historiska tävlingarna var stort. För egen del har det funnits både upp och ner, allt från pallplats till brinnande bil.....

Vad kan förbättras?

Väldigt mycket är jättebra, men nu får jag chansen att önska så då vill jag framföra lite kring träning och körtid, det är många klasser som ska samsas om helgens tre dagar. Och när jag ändå är igång och önskar så vill jag gärna framföra att det skulle vara jättekul att återse lite internationell prägel igen. Banan, arrangemanget och hela anläggningen håller riktigt hög standard och tål att jämföras. Därför skulle det vara jättekul om det gick att sätta Sverige på kartan igen som arrangör av internationell Historisk Racing. Eftersom jag själv är svag för formelbilar så lägger jag min röst på ett internationellt F3 race som gamla Kvällspostens Newsrace. Knutstorp har ju verkligen F3 historia och det var EM status under slutet av 70-talet och början av 80-talet. Det finns ju redan flera internationella F3 serier och en ny spännande uppstickare är Geoff Lees Trophy för F3 bilar upp till 1989.

Jag har varit på alla SSM utom ett sedan 1990. Kört race har jag gjort i lite omgångar från mitten av 90-talet men jag räknar snabbt till att det är 7 eller 8 år som jag varit med och tävlat.

Jag kommer troligtvis med min Ralt Alfa Romeo F3.



ENGELSK PÅSKTUR

Text: Pontus Fyhr. Foto: Pontus och Göran Larsson

Jag och den gode Redaktören tog en påsktur efter hans kloka initiativ. Vi började med en lätt fika på Mormors i Lund och fick vår sportbilsdefinition utmanad av en annan gäst, en diskussion där vi tidigt formulerade en teori som empiriskt kunde testas med hjälp av ett statistiskt urval yngre än 10-åringar.

Vi hittade oss ett litet slott norr om Lund som var väldigt trevligt. Sedan besökte vi en bekant (tidigare medlem och i detta nu återvänd) som fyllt sitt herresäte med många underbara ting! Bland annat ett synnerligen häftigt, snart färdigställt som proväcktes!

På vägen tillbaka bytte vi bil jag och Göran, det var en mycket intressant övning! Jag har inte kört en MGB tidigare och han hade inte kört någon Lotus. Efter att ha bråklat lite med att vända och ta oss ut från gårdsplanen, blev jag ganska snabbt vän med växellådan, som är väldigt angenäm, spaken välplacerad och knoppen en ordentlig aluminiumsfär! Motorn råmar gott, och även om det inte händer så mycket så är den villig och går fint hela vägen ner på låga varv. Ett karaktärsnärligt släktskap med Lotusen tycker jag, vars motor också är lite... agrikulturell. Bromsarna däremot lämnade lite att önska, känslan var inte obefintlig och nog stannade den mer när man tryckte pedalen djupare, men oj vad djupt man fick trampa! Hellre då i reko men maklig takt tagga ner genom de fyra växlarna med hurtiga små mellangasningar! I en tom rondell gav jag mig åt höger i raskare takt, styrningen är tuung och man får verkligen arbeta för att få runt den, men känslan är fin och chassit rör sig på ett intuitivt vis! Över diverse ojämnheter var det en annan sak, ett gupp som inte hade gjort en modern bil berörd överhuvudtaget resulterade i en djuup gungning, där baken nog satte sig på bumpstops. Undrar hur den hade mått av lite mer moderna coilovers.



Göran: En Lotus Elise, om än från 1998, är för mig som präglad av MGB, en mycket modern bil. Dock skall det sägas att då jag för fem-sex år sedan provkörde en original miata mkI i en tanke att köpa en sådan, slogs – både förnöjsamt och häpet – av att den påminde väldigt mycket om min MG i körupplevelse. Pontus Lotus är något annat – det är som att sätta sig i en renodlad racervagn, om än utan att trä den på sig och göra den till en del av kroppen sin. Jag upplever det som att jag sätter mig i ett mycket vridstvt badkar. Det är stumt, platt och direktstyrt så till den milda grad att de vägar vi färdas hemåt på upplevs ägda. Av mig alltså, och Lotusen. Samtidigt är det primitivt och naket. En lägenhet utan möbler. Men oj vilken körbil.

På vägen hem möter vi Edvin i sin silverfärgade Porsche och tanken på fler och mer genomarbetade prova-på-byten framöver väcks!



KM2 -isch

Rolf och hans trogna MG

Text: Edvin Persson Foto: Göran Larsson

Uad har man egentligen för tankar kring Ljungbyhed? Fick frågan från redaktören och efter en del funderingar så kvarstår frågan. Banan är i sig väldigt trevlig, även om det är ett flygfält och därmed platt, så bjuder den på en hel del utmaningar för den som vill åka fort. Vad beträffar renoveringen inför STCC och hur dessa påverkade framfarten så är jag nog lite för yxig för att uttala mig om ändringarna. Men klart är att de nya curbsen får banan att kännas som en riktig anläggning för motorsport, vilket den förtjänar. Och med riktiga curbs kommer nya möjligheter att pressa ner tiderna. Jag kapade till exempel 0,5 sekunder på personbästa men helt ärligt vet jag inte om man kan tillskriva banan den förbättringen.

Vad som däremot är solklart är att träningen var ett riktigt trevligt klubbarrangemang. Att få spendera tid med kompisarna på plats under denna soliga dag var helt underbart. Nu var jag på vippen att skriva att ni som inte var där missade något och då påminns jag om att vi inte kunde ha publik. Jag hoppas verkligen vi snart får lov att samlas utan begränsningar så alla får möjlighet att uppleva stämningen.

Slutligen tack alla som gjorde det möjligt för oss att köra.



Vänster: Andreas, Edvin, Stefan, Leif, Peter och Victor i samspråk

Överst i högra spalten: Som en avgrundsmullrande hägring, Jerker i sin 928

Andreas i Lotus

Thomas i Westfield

Göran i Radical



Det hade jag ingen aning om när jag vaknade den 21 januari i år. Eller den 22:e för den delen. Men några dagar senare fann jag mig plötsligt anmäld till Racingskolan i regi av MSCC, BMW sport och Hylinge MS. Nu må vem som komma sättandes med invändningar och höjda ögonbryn, för tillsammans med 18 kurskamrater har jag det nu på pränt!

Det är samling klockan 12 i Ring Knutstorps Medical center lördag den 20 mars för lunch och för genomgång av de mer teoretiskt tyngande delarna av licenskursen. Ja det är inte första gången vi möts, vi har i veckan haft ett tvåtimmars aftonmöte via internet för att hinna med allt som kursen kräver. Då som nu med Stefan Mumm och Magnus Rug sveen som våra lärare, och då som nu går de igenom SBF:s regelverk och belyser teorin med exempel ur den racingvärld de båda är en synnerligen aktiv del i. De tävlar aktivt och har gjort sedan länge, i Clubman respektive Formel Vee, Magnus har dessutom många gånger jobbat som tävlingsledare. Racingskolan har varit deras skötebarn under många år. De är insatta, samspelta och engagerade. De trivs i sina roller. Vi får veta vilka flaggor som viftas vid vilka tillfällen, varför ljussignaler börjar blinka, skyltar hängs ut och hur det kommer sig att däck skriker och



att dessa har en både kemisk och mekanisk greppförmåga. På det viset förflyter snabbt några timmar. Det är vårdagjämning och Knutstorp sveps alltmer in i ett kyligt dis medan ett rally har en sprintsträcka förlagd till bandepån ett stenkast ner från vår husknut. Så medan vi lär oss om en tävlingslednings rätt att utdöma bestraffningar mot den som icke efterföljt nyss inlärd regler, och hur vi möjligtvis skulle kunna höja våra fingrar i protest, fylls omgivningen av hetsiga rallymotorer och aggressivt däcksspinn. Rally ute i det kalla, banracingen inomhus i väntan på söndagens sol och stigande temperaturer. Det känns riktigt.



...är en race

Dagen avslutas med teori-prov. Därefter vänder några hem och några kvarblir för att om aftonen göra Kågeröd och sedan inkvartera sig i någon av banans stugor.

Söndags schema säger samling 08.00, men redan mycket tidigare står de flesta uppräddade med sina bilar i depån. Knappt två timmar tidigare har solen gått upp över Kågeröd och de delar av banområdet som inte skuggas av publikbacken förgylls nu och till hjälp för att torka lördagens fukt från asfalten har den en ganska kraftig och kylande marsvind. Den tycks inte bekomma Mumm. Då han, iklädd racingoverall, inleder banvandringen är han i sitt esse. Han har försett sig med en handmegafon vars olika

funktioner han mycket muntert kommer att använda sig av under dagen.

Vi är nu en grupp om cirka 30 personer, sedan övriga instruktörer (från olika framgångsrika hörn av racingvärlden) och arrangörer anslutit, och i samlad tropp tar vi oss runt banan till fots. Mumm är under denna timplånga vandring inte tyst många stunder, det finns alltid ett

Så!

fullt. Fullt. Växla, växla...Nu!



rörare

banbeläggningens egenskaper, ett riktmärke, några kurbs och inbromsningsspunkter att kommentera. Ofta finner vi oss sittande på huk för att Stefan bättre skall åskådliggöra vad vi ser av kurvor och krön då vi väl sitter i bilarna. Det lyfts inte många frågor, vi tar in och börjar lite till mans och kvinns, tror jag, bygga upp en anspänning inför det som komma skall. Dessutom är beskrivningar och råden så många och initierade att vi har fullt upp med att svälja. "Sätt er nejr på huk och saej vad ni sejr!? Ingenting! Då maste ni planejra inför aapex och vara fardiga med inbromsningen" säger Stefan då vi står inför NGK-krönet, på en dialekt som jag länge trodde berodde på något i botten engelskt men egentligen härstammar från Karlskogatrakten. "Förrrrsök att föölllja inbrromsningen med stötdämparrnas sättning ii backen neerrr" kompletterar Magnus och låter å sin sida som Adde Malmberg. "Dejt finns

"Det är en kurva som skiljer blåbär från riktiga förare"

knappast någon bana i Sverige som aar så backig som Knutstorp, det gör den unik" beskriver Stefan och låter som Ronnie Peterson efter sin engelska bosättning.

Och det är frapperande så böljande banan är när man går den. Det är bara Kinnekulle som kan visa upp något liknande, men där Knutstorps kupering är vild, vacker och hemlighetsfull är Kinnekulle bara kuperad.

Vi fortsätter vandringen, sätter oss och betraktar asfaltens struktur, reser oss och lämnar NGK bakom och går rakan fram emot den efterföljande vänstern som vinklar sig mer än 90 grader och leder upp mot kurvan kallad Idioten. I backen upp



lyfter bilarna på olika vis beroende på om de är bakhjulsdrivna eller "felhjulsdrivna" förklarar Mumm. Inför Idioten, den svårtagna hårnålen krävs det mycket förklaring till vad och hur den bör tas. "Det beror på bil och hästkrafter. Har du mycket motor kan du hålla ett tight innerspår och accelerera dig ut ur kurvan. Med en motorsvagare får du angripa den lite annorlunda. Men oavsett så är det här ett annat tempo du ska anpassa dig till. NGK är rock 'n roll och Idioten är wienervals" förklarar han, mycket nöjd med sin formulering, och jag känner hur jag fylls av val, kval och beslut som jag skall tvingas ta där bakom ratten sedan, och sväljer ner ännu en bit av denna blandfärs.

Vi lämnar hårnålen bakom oss och närmar oss den följande vänstern och Mumm lyser upp igen. "Vi har ju ett par rallykillar här. Det här är en kurva för er, den tar ni med hjälp av retursladden ni får vid utgången av hårnålen" och ögonen lyser. "Det är en kurva som skiljer blåbär från riktiga förare" fortsätter han nöjd och jag vet med ens i vilken korg jag hamnar.

Det är en vacker vårdag, sol om än med den där bitande vinden, men det är konstigt: vanligtvis scannar jag ständigt av omgivningen, observerar naturen, djurs rörelser i bakgrunden, fågelsång, hur skir den än är. Inget av detta noterar jag nu – allt handlar om banans lutning, turn in, turn out och vid vilken punkt det är dags att trycka the pedal to the metal, att det är acceleration eller retardation som gäller – inget däremellan.



Och för varje ny information jag anammar ansluter sig lika delar stress och denna kombination bildar en nervositet jag genomsyras av då vi är tillbaka i depån.

Så bjuds frukost, och jag försöker stilla allt som vibrerar inombords. I det följande skall vi gruppvis sätta oss i en bil som sväljer fyra elever plus instruktör bak ratten. Min grupp har Mumm som chaufför och bilen är Victors Volvo S60. Vi lämnar depån och Stefan beskriver detaljerat och snabbt olika förarbetslutens inverkan på bilens hastighet och rörelse. "Här ska ni börja inbromsning och här växlar ni ner". Och han ökar tempot, bilen går fortare och fortare, Volvon kränger men möter upp förvånansvärt väl trots påfrestningarna och trots att den är full med racingskolelever. "Här styr ni rakt ut mot kurvans ytterkant" och bilen vrider sig och jag greppar kurvhandslaget. "Känner ni?" undrar han och så far vi över NGK och snett höger innan vi styr upp och sedan vänstern uppför backen, Idioten och vidare. "Märker ni?" frågar han! Nog fan känner vi – hela sinnet är uppfyllt av att försöka hålla sig samman. Nog märker vi – hur Volvon kränger, griper efter asfalten medan vi försöker hålla oss fast i vad vi hittar i bilen och hur hela omgivningen far fram därutanför. Jo Stefan: Vi upplever.

Därefter är det följa-John-övning i våra grupper om fyra. Jag har under sena gårdagskvällen med all hjälp av Victor bytt till sommarhjul i hopp att få bort ett obehagligt ljud från höger framhjul. Skall nu Mazdan tåla dessa påfrestningar? Skall jag? Jag har Bo i race-Toyota, Victor i Volvo och Kev i race-miata i min grupp. "Nu vill jag inte se några långa avstånd mellan bilarna. Ni skall inte kunna se nummerskylten i backspegeln på bilen bakom och blir det utdragna stationsbilar kommer vi att plocka in gruppen. Ni ska lära bort vad trafiken lärt er under många år" säger Mumm. Jag tar på mig hjälm och racehandskarna med en koncentration som kirurgen sina latex inför en viktig operation och...iväg. Hur många varv kör vi så? Åtta måhända, där hastigheten ökar undan för undan och där obehaget att krypa närma den framförvarande bilens bakre stötfångare blir mindre och mindre för varje runda. Depån.



Så.
Är.
Det.
Dags.

Det som de flesta väntat på, men som jag själv också bävat inför: Frisläpp! Ingen ledarbil som styr farten eller visar spårval. Men instruktörernas lugn och kunskap har samtidigt skänkt mig en viss förtröstan om att jag kanske kan klara av det här ändå. Koncentration, i med ettan, i 30 km/h mot utsläppet, en blick i vänster sidobackspegel och en över axeln om någon bil kommer utmed rakan och så iväg ner mot kurvan Ronnie Peterson gett sitt namn till. Jag försöker samla tankarna vi matats med, efter halva kurvan som egentligen är två men som man ska göra till en så ska rattens vridning inte ändras. Håll i, håll i. Sedan mitten, rakt nu, jag släpper lite inför krönet, jag vet att om jag skall dutta till på bromsen skall jag göra det nu innan krönet men det får bli nästa varv när farten är högre, sväng inte in för tidigt, håll riktning mot konerna som står utmed högerkanten. Och så den tvära vänstern uppför backen som leder mot Idioten. Det är en skön sektion så till vida att det inte är obehagligt att trycka fullt uppför backen, Mazdans resurser överraskar inte.

Här for jag en junidag 1987, av med min MGB GT. Det var första gången jag testade bankör-





"NGK-krönet är rock'n roll och Idioten är wienervals"

ning. Ett varv var avverkat och jag tyckte att det gick bra när jag för andra gången befann mig på raksträckan som leder till denna tvära vänster. Då såg jag en Super Seven i backspeglin. Jag var ung, dum och helt utan utbildning och instruktioner – men eftersom det varv jag just genomfört på något sätt lyckats förvandla mig till Ayrton Senna så höll jag vänster: ingen skulle få bromsa förbi mig på innern. Jag bromsade alldeles för sent, MG:n fick ett uppställ och en retursladd jag inte klarade av att parera och jag fann mig i okontrollerad färd på tvären på väg emot räcket på höger sida om banan. Slutet för MG:n tänkte jag, och kanske mig själv då armcot snabbt närmade sig. Men Abingdon pressade stabil plåt en gång i tiden och bilen landade parallellt i räcket så med ärr i plåt och självbild kunde vi trots allt fortsätta den dagens körning.

Nu är jag visare, mer utbildad och mycket fegare så jag upprepar inte det dåtida debaclet. Uppför backen och därefter Idioten och Mazdans framvagn kämpar för styrning och så bort mot rallykurvan och vidare nerför Kvällsposten och ännu brantare ner i Liton som möter upp på slutet, över den lite märkliga vänstern vid Bäckan där hjulen för ett tag pekar rakt ut från asfalten innan banan möter upp och tar hand bilen. Det första varvet på egen hand är genomfört.

För varje varv minskar nervositeten och självförtroendet växer, men sedan styr jag in i depå för att ta igen mig. Det är dags att bjuda in herr Mumm i passagerarstolen. Ganska omgående ligger han på: "bromsa men vänta med nedväxlingen... väänta" jag växlar



ned "väänta med nedväxlingen. Haaar ska du va klar med kurvan, nu håller du ratten stadigt, inga korrigeringar. Full gas." Vi är mitt inne i Ronnie Peterson, "håll greppet. Bra och så håller du rakt. Fullt tryck"!

Här? Nu? Redan? Jag bävar men följer rådet, över NGK och nerför, blir stolt då jag tangerar kurbisen och vidare mot de uppställda konerna som tycks leda mig av banan men inte gör det. Håller mig i mitten av banan inför den tvära vänstern. "Vänta med nedväxling, väänta till jag säger till" jag växlar ner för jag tycker att vi redan är försent ute "väänta med nedväxling...Nu!" och jag

skäms lite för det är länge sedan jag gjorde just det. Genom Idioten och sedan rallykurvan. "Styr ut, fullt nu, gasa, gasa" och jag gör som han säger även om jag tror att det kommer att gå åt helvete och i högern i Kvällsposten "tryck, tryck" och han hjälper lite med styrningen och jag hinner knappt med och alla psykoneurotiska diagnoser skenar och slår volter i skallen och framdäcken tuggar och jag protesterar högt "men, men" men följer ändå råden och så är det dags för Liton. Hur fort jag kör? Vid vilket varvtal jag växlar? Jag vet inte. Jag har fullt upp med att bromsa, fokusera, svänga och notera att jag växlar ner alldeles för tidigt - men undan för undan märker jag att de tidiga gaspådragen, de känslomässigt obekväma spårvalen då jag tror det är på väg att gå åt helvete, istället hjälper bilen och därmed mig, stödjer oss och skjuter oss framåt. Att det kunde gå att köra så!?





Det är tufft som en boxningsrond och även om inga slag utdelas, får mitt huvud - i verkligheten eller ej - fram och tillbaka av alla intryck, alla gränser som passeras och som jag trodde var oöverstigliga. Men jag knockas inte, varje genomförd kurva ger mig istället kickar av lust och fascination och jag märker plötsligt hur jag högt kommenterar mina val i kurvorna: "Nu går det rakt fram, DÄR! tror jag det gick bra. Vänta med att växla", säger jag till mig själv. "Vääänta, nu, Nu växlar jag. Oj, va sent!" Och vi glider ur idealspår och så kommer nästa kurva "bromsa! nu bromsar jag. Oj, fan, fel...och så gasa, Gasa!" och snart hänger jag trött mot boxningsringens imaginära rep men vi tar ytterligare ett varv innan jag styr in i depån. Där stannar jag, tittar rakt fram, och andas. Stefan har tvingat ut mig på ny mark, fått mig att krossa motstånd och ingrodda begränsningar. Övertygat mig att våga lära bort det gamla, ta in nytt. Jag är utpumpad, uttänjd, fascinerad och en smula lycklig.

Lunch.

"Kvadraten" är en övning där vi kör fyra bilar i grupp med instruktör framför i ledarbil, ni förstår principen. Det gäller som tidigare under följa-Johan att ligga tätt, tätt, nu på alla håll. Jag har Bo i MR2:an till vänster, Victor i Volvon bakom honom och tittar jag i min backspegel är det enda jag ser solskyddsfilmen högst upp på vindrutan på Kevs låga racemazda, vilket gör att det känns som att vi är på väg till start. På det viset avverkar vi i sammanlagt åtta varv där varje bil håller två varv per position i kvadraten. Intimiteten mellan bilarna är obehaglig i början men jag vänjer mig snabbt och tempot ökar för varje varv.

Sedan är det startövningar. Först stil-lastående. Vi delas upp efter bilstyrka.

Inledningsvis är vi sex bilar per start. Jag har Victor framför mig och en Saab bakom och en BMW till vänster. Även om vi är ett litet heat känns detta moment obehagligt. Bilens transmissionsdelar kan ta stryk tänker jag och jag kan få en galen och hård bil i röven, eller själv torpedera en framförvarande som inte riktigt kommer iväg. Jag har ingen aning om vilket varvtag jag skall hålla då jag skall släppa upp kopplingen. Fan, det här borde jag ha planerat för. Jag får en ruta i det andra av de tre leden, inemot depåmuren vilket känns ganska behagligt. Så står Rugsveen där framme med 30-sekundersskylten höjd. Jag börjar varva lite planlöst. 3 000? 3 500? Rugsveen höjer vänsterarmen. Nu skall vi fokusera på högerhanden som håller den svenska flaggan, det har vi fått lära oss. Vrom, vrom, typ. Kanske ligger jag på tre och ett halvt när jag ganska mjukt släpper upp kopplingen och växlar till tvåan vid 5 000 innan jag ganska snart släpper av och ser Saaben komma farande förbi som ett lössläppt lokomotiv. Vi rullar tillbaks till depån och stannar i rad. Mumm går med bestämda steg

från bil till bil, byter några ord med varje förare. Jag sitter ganska lugn i tanken att jag varit försiktig, skötsam och duktig. "Sträck ut händerna genom rutan" säger Mumm och så ger han mig ett par imaginära piskkrapp. "Vet du vad det där var för?" Det vet jag inte, och det svarar jag. "Du var alldeles för försiktig, du måste vara mycket aggressivare!" Och jag försöker med ett "Men..." men sväljer uppmaningen inför start två som genomförs med alla tjugo bilar tillsammans. Längst fram de snabbaste. Jag längre bak. Det här är fortsatt obehagligt. När flaggan faller släpper jag häftigt upp kopplingen, varvtalet kanske 1000 upp mot senast, det huggar illa i den överföringsmekanik som har till uppgift att transportera kraften från motor till däck och som jag kan väldigt lite om, och helt plötsligt är varvräk-naren uppe på 7 500 och det hyggligt potenta motorljudet övergår i ett kraftlöst vinande innan jag hinner få i tvåan och håller fullt tills bilarna framför slår av på takten. Ingen Saab far förbi denna gång och jag släpper lättad av.

Sedan en liknande procedur fast på



rullande vis, vilket känns smärtfriare för bilen och risken att någon inte skall komma iväg från startplattan finns inte, och samtidigt är känslan av att cirkulera ett helt startfält, tätt tätt, runt banan i formationsvarv ganska häftig och adrenalinhöjande. Men jag är glad när startövningarna är över.

Sedan är det fri lek både för oss och för eleverna i den funktionärsutbildning som pågått parallellt med vår. Nu kör vi och funktionärerna flaggar och sänder ut ambulanser och långsamtgående fordon på banan och agerar som de övervakningsmäniskor de rättmätigt nu blivit, och varnar oss efter behov och håller på. Som sig bör.



Klockan kvart över fyra är det samling med diplomutdelning och avslutning. Jag är ännu uppfylld av att jag inte misslyckats, av hur fort det går även med en vanlig standardbil och hur svårt det är att hänga med mellan besluten trots att man bara har 150 hästkrafter som jagar på och att det är häftigt att bryta gränser för ens feighet och vana. Jag hamnar jämte Oliver Söderström som varit en av dagens instruktörer och som antagligen kör STCC-bil under året. Han berättar att han förra året körde den BMW 3,5 CSL med vilken Rune Tobiasson vann SM 1975 och beskriver skillnaderna mellan den och nutida tävlingsbilar. "Den var ett monster. Otroligt svårkörd, tungmanövrerad utan hjälpmedel och med bromsar utan mycket verkan" och jag funderar över dem som då på 70-talet mästrade dessa bilar med halvmeterbreda slicks och mängder av kraft och de små marginaler, de stora hastigheter och intuitiva beslut de måste hinna med på bråkdelar av den tid jag haft till förfogande, i hastigheter som jag säkert inte kan föreställa mig. Och för första gången när tanken Formel 1-förarna och en strimma av ett försök till förståelse far genom skallen som en svindlande insikt om hur oerhört svårt det de åstadkommer måste vara. Och i min nyvunna sturskhet blir jag snabbt ödmjuk och stilla. Någon tävlingsförare tror jag inte jag kommer att bli.

Men vem vet vart mina tankar styr mig då jag vaknar den 21:e i en framtida månad och något pockar i blodet som måste stillas. Och den 22:e i den där månaden är jag kanske redan anmäld. I den nyvunna möjligheten ligger svaret.

Leif Molin



Mitt motorintresse har varit i sen jag var liten. Första gången jag var på en tävling så var det när jag fick följa med min kusin till Åsums kartingbana där det var en större tävling. Det var någon gång runt 1970. Vi åkte i hans Porsche 911 65:a och bara det var en upplevelse. Den misstänkte och vi fick stanna på vägen dit och rensa igenotade tändstift, han svor över bilen. Till historien hör att han hade en Lotus Elan som kraschades och han fick Porschen från försäkringen som tyckte det var en bättre och säkrare bil och han gillade inte den alls.

Där började väl mitt intresse för motortävling. Det var väl först senare andra delen på 90-talet jag och min kompis började besöka SSM för att kolla tävlingarna och alla de olika bilarna. Vi var väl där som åskådare 4-5 år innan vi blev så pass påverkade av tävlingarna att vi började tänka på, att här vill man ju vara med. Min kompis köpte Lasse köpte en mer eller mindre färdig bil. Eftersom man inte hade så mycket pengar på den tiden blev det till att köpa ett objekt.

Jag köpte då två frogeye fragment som jag sen byggde en historisk racer av. Första tävlingen körde jag på SSM Knutstorp 2003 utan någonsin kört på bana förutom när jag tog licensen på Sturups korta bana innan den förlängdes, då med min Volvo 850.

Den tävlingen glömmet man inte. Bilen var helt nybyggd och bara provkörd

på planen utanför garaget. Det visade sig att den var nästan okörbar pga jag styvat upp bakaxeln så den inte skulle röra sig i sidled Vilket resulterade att den inte heller kunde röra sig runt centrum utan bara upp och ned bägge hjulen samtidigt.

Därefter kördes de flesta RHKs tävlingar i 5-6 år, jag tror det blev 7 SSM under den tiden. Den sista tävlingen jag körde var Picko Trobergs Event på Knutstorp, då var bilen till salu. Jag hade då tröttnat på bilen och på alla de olika påhitt/krav FIA/bilsportsförbundet kom på under den tiden. 2015 sålde jag bilen vidare till Mikael Frieberg som kört den vidare i RHK serien.

Så SSM, det var ju det som inspirerade mej till att börja tävla.

Men jag la allt tävlande åt sidan tills 2019 då jag återigen blev sugen på att köra på bana. Den här gången skulle jag göra det enkelt och roligt. Kravet var en besiktigad bil som skulle köras till och förhoppningsvis från tävlingarna och då i framförallt MSCC klubb tävlingar som är enkla, roliga endagars event. Jag ville ha en liten lätt bil med redan bra egenskaper original och letade efter en Lotus Elise som jag hade haft lite koll på under åren. Jag var lite sent på det för då hade de börjat stiga i pris och var lite för dyra för min plånbok. Jag såg då en Vauxhall vx220 till salu i Göteborg till bra pris, killen skulle skilja sig och behövde bli av med den lite snabbt. Så efter överenskommelse tog jag tåget upp o körde hem den. Körde MSCC:s

hösttävling på Knutstorp 2019, kom på att stötdämparna var helt slut bak. Så under vintern blev det rejäl genomgång av bilen. 2020 blev ju som vi alla vet ett annorlunda och det blev inte så mycket kört, Knutstorp en gång med Lotusklubben, en gång med MSCC då försvann ettan växel och Ljungbyhed, sen stod bilen nerskruvad ett tag i väntan på ny låda.

2021 trodde man ju skulle bli ett bättre coronaår. Det har iallafall blivit en träning på Knutstorp och man har fått vaccin. Nu ser man fram emot Ljungbyhed snart.

Det bästa med SSM är ju klart om man är där som åskådare, all blandning av bilar och närheten till de tävlande. Att man kan gå runt och se förberedelserna, reparationerna och få trevliga svar på alla sina funderingar. Som tävlande framför allt gemenskapen.

Det bästa är väl när jag hängde på Frank Högman i hans Porsche 911 och presterade en 1.19 tid vilket var superbra eftersom jag körde mest 1.21 tider.

Vad som skulle kunna förbättras vet jag faktiskt inte.

Åskådare har jag varit 5-6 gånger, kört 6-7 och funktionär 1 gång.

Om jag kommer att närvara i år, ifall jag inte är på semester, så blir det antingen någon dag med VX:n eller en helhelg med husbilen för att vara där och hjälpa till.

RACINGSKOLAN



Köpes: Racingstol till min Lotus Seven

Måste vara smal – 40 cm eller ska kunna göras så smal.

thomas@ahrensinvest.se

Säljes: Porsche Boxster S

253 hk

189 000 kr

Ulf

Ulf.d@mscc.se



Nya medlemmar

Aktuellt medlemsantal 2021-05-03: 424 st

Dominic Riley

Steglitsvägen 8
227 32 LUND
TVR Cerbera 4.2, 1996

Dan Elmström

Kyrkogatan 13
282 31 TYRINGE
Fiat 850 Francis Lombardi
Grand Prix, 1971.
Fiat 850 Vignale Spider,
1965

Anders Svensson

Ebbarpsvägen 114
283 91 OSBY
AC Cobra replika 2000

Stig-Urban Hansson

Hammarbacksvägen 24
818 92 VALBO
Lotus Elan S4/SE 1969

Niclas Palm

Borgmästaregatan 15
233 43 SVEDALA
Porsche Boxster S 2009

Philip Winquist

Hoejlunds Vaenge 3
3500 Vaerloese, Danmark
Mazda MX5

Åke Andreasson

Malmövägen 90 A
273 97 TOMELILLA
Marcos Mantara Spyder -94
Porsche 911 Carrera (997)
2005

Kalle Puur

Kustvägen, 176
261 75 ASMUNDTORP
TVR Chimaera 500 -96
TVR Tuscan V8 -69
TVR V8S -92
TVR 350i -85
TVR Vixen S3 -71

Triumph TR4A -65

Jaguar E-Type V12 Cab -74
Jaguar XK120 OTS -53
Aston Martin DB7 I6
Coupé -98

Bo Kruse

Ängångsvägen 4
218 51 KLAGSHAMN
Lotus Evora
Caterham 275R

Evgeny Maltsev

Friisgatan 13, apt. 17, 1106
214 21 MALMÖ
Letar sportbil

Lars Macklin

Norrbyvägen 11
186 97 BROTTBY
Hult Healey Special 1992
Corvette C5 FRC 1999

Timothy Hobley

Humblebäcksgatan 59
216 20 MALMÖ
De Tomaso Pantera, 1974

Lars Lastein

Gershøjvej 21
2760 Måløv, Danmark
Mazda MX5 1,8 1999
Mazda MX5 1,6 1991

Lars Hedenborg

Hallägravägen 1
302 92 HALMSTAD
Porsche 911/997 Turbo cab
2008

Janne Persson

Hasselslingan 11
28135 HÄSSLEHOLM
Esther 7, 2001
Miata NA 1,8 1995

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