

MGCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 1
2008



Nürburgring (del 1)

Nya i styrelsen

Årsmöte 2008

Nytt namn på klubben?

Klubbmästerskapet 2008

Teknikträff på Composite Design



Ordförandes spalt



Ny styrelse!

Påståendet i rubriken är bara delvis sant och det är just så det skall vara. Med fyra nya medlemmar i styrelsen har vi en perfekt blandning av "gamla" medlemmar som står för kontinuiteten och

nya medlemmar med mycket ambition och nya idéer. Tillsammans skall vi försöka göra klubben ännu bättre. För visst finns det någonting att förbättra även om klubben som helhet redan fungerar mycket bra.

I detta arbete har vi nytta av den stora bredd som finns inom styrelsen oavsett hur vi mäter. Utan all diskussion är spridningen stor åldersmässigt. Erfarenheter och kunskaper från både motorsport, förenings- och yrkesliv varierar också väldigt mycket. Sammantaget finns det därför kunskap om det mesta vilket är garantin för att vi skall kunna åstadkomma någonting riktigt bra.

Mina första veckor i ordföranderollen har varit riktigt trevliga. Farhågorna att det skulle vara svårt att få folk att ställa upp på olika uppdrag har visat sig obefogade. De allra flesta som jag

bett ställa upp på olika saker har gjort det på ett positivt och trevligt sätt. Allt pekar på att samordningen av alla dessa duktiga människors arbete skall kunna fungera bra.

En av alla frågor vi har att hantera är frågan om namnändring av klubben. Se upprop på annan plats i tidningen och tyck till.

Hälsningar

MGCC:s styrelsemedlemmar & övrig kontakt

Ordförande

Björn Hedlund
bhd.hem@lk.nu
Rååvägen 66
252 70 Råå
Bost. 042-26 31 10

Vice Ordförande

Niels Bierring
niels.b@telia.com
Rörögatan 8
267 30 Rydebäck
Bost. 042-22 23 05

Kassör

Mats Ek
ek.m@telia.com
Sälggatan 3
260 51 Ekeby
Bost. 042-767 65

Sekreterare

Fredrik Olsson
Östra Förstadsgatan 253
231 32 Trelleborg
Mob. 0705-53 50 91

Vice Sekreterare

Leif Jespersion
leif.jespersion@swipnet.se
Norrjävågen 32
236 35 Hollviken
Bost. 040-45 04 24

KM-Ansvarig

Per-Olof Håkansson
plus2@passagen.se
Lundiusgatan 22
212 36 Malmö
Bost. 040-26 22 94

Aktivitetskommittén

Petter Berger
petter@lockarpsgokart.se
Frejagatan 4
233 34 Svedala
Mobil 0704-53 90 80

Aktivitetskommittén

Åke Richter
ake.richter@gmail.com
Tibastgatan 9
230 44 Bunkeflostrand
Bost. 040-51 07 42

Aktivitetskommittén

Lars Bondesson
lars.bondesson@telia.com
Cypressgatan 9
260 35 Ödåkra
Bost. 042-20 48 91

Regelkommittén

Magnus Neergaard
magnus.neergaard@telia.com
Kungshällagatan 41
212 30 Malmö
Bost. 040-49 56 00

Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Allan Göransson
Stavstenvägen 17
231 62 Trelleborg
0410-71 15 60

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

Bengt Larsson
Roberts väg 20
296 33 Åhus
044-24 83 94

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

Johnny Thorsén
Tullesbo 1
275 94 Sjöbo
0415-410 29, 0704-10 84 25
johnny@tullesbo.nu

MGCC:s postadress: MGCC, Box 1052, 212 10 Malmö. PlusGiro 63 09 25-6. Ta även en titt på: www.mgcc.nu

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

Årsmöte 2008

Lars Bondesson

MGCC:s årsmöte hölls på restaurang Översten i Malmö den 19 januari. Översten är ett ganska bra namn då det ligger överst på 26:e våningen.

Ett 70-tal personer hade hörsamat kallelsen som hade föregåtts av ett intensivt arbete från valberedningen för att speciellt hitta en ersättare för avgående ordföranden Per Broberg.

Fjorton dagar innan årsmötet hade valberedningen namn på nya styrelsemedlemmar, men ingen ordförande.

Valberedningen var med på ett styrelsemöte hos Anders Schildt där vi vände och vred på problemet och efter en viss vända från valberedningen så gick de med på ett mailutskick om att MGCC saknade kandidat till ordförandeposten.

Utskicket fungerade så bra att vi inte enbart fick en kandidat till ordförande utan även en viceordförande.

När alla var på plats öppnade Per Broberg mötet och hälsade alla välkomna och blev omgående vald att leda mötet och Anders Schildt att via enbart vänsterskrift föra protokoll.

Följande formaliapunkter gick med rasande fart för att landa på att Mats Ek redogjorde för 2007 års ekonomiska utfall. Medlemsavgiften höjdes med 25:- per år.

Anders Schildt redogjorde för 2007 års aktiviteter som med en titt i backspegeln är imponerande med ett 15-tal aktiviteter. Lika många är planerade under 2008, vilket den preliminära kalendern visade. Jan Nordgren gjorde reklam för SPVM-serien som är en stor hörnsten under SSM och för MGCC överlag.

Sedan var det dags för val till styrelsen. Avgående var Per Broberg, Dan Hovang och Anders Schildt.

Valberedningens förslag på nyval av Björn Hedlund, Niels Bierring, Petter Berger och Pär-Olof Håkansson skedde

smärtfritt som tillsammans med Åke Richter, Lars Bondesson, Leif Jespersson, Fredrik Olsson och Mats Ek omvaldes till en nio man stark styrelse. Det känns mycket bra då det gäller att dela på arbetsbördan på många händer, för det är en massa saker som skall lösas och fås att fungera i en förening med nästan 400 medlemmar och ett mycket aktivt program med olika aktiviteter. Hur styrelsen är formerad framgår på annan plats i Bulletinen.

Motioner hade inkommit om att minska antalet KM-tävlingar och hur effekten skall mätas för klassindelning. Båda dessa överlämnades till KM-kommittén att hantera.

Nästa motion från en av klubbens grundare, Alf Näslund, var att en gång för alla byta namn för att komma ifrån att vi ideligen blir förväxlade med MG Car Club. Styrelsen fick i uppdrag att till nästa årsmöte ha ett förslag på namn, så det kan vara en uppgift för oss alla att hitta ett bra namn. Kom gärna med förslag och använd gärna gästboken på hemsidan.

Dan Hovang, förra årets KM-general, ledde prisutdelningen till 2007-års pristagare i KM-serien. Här får nya grepp också tas för att fler av pristagarna är på plats för att det skall bli den fest som prisutdelningen dock är. Prislistan finns på annan plats i Bulletinen.

Bengt Metz höll i funktionärsutlottningen där alla våra trogna funktionärer, som för året var 124 st, deltog i en utlottning av böcker som en stor uppskattning för det ibland otacksamma jobb de lägger ner på att vi andra skall kunna köra på KM och SSM. 1:a pris: Jörgen Olsson, Kvidinge; 2:a pris: Michael Persson, Vellinge; 3:e pris: Maria Nilsson, Halmstad; 4:e pris: Paul Nordström, Finja; 5:e pris: Björn Leufvenius, Vellinge; 6:e pris: Tord Thomasson, Glimåkra.

Kåge Schildts och Karin Petterssons vandringspris för 2007 års MGCC:are gick mycket välförtjänt till Per Broberg som utfört ett stort ordförandeskap och styrelsearbete.

Per Hågeman avgick efter en massa år som revisor och ersattes av Carl Broberg. Blommor och vin till Per.

De avgående styrelseledamöterna avtackades med blommor och MGCC:s specialvinflaska.

Avgående i valberedningen Magnus Neergaard och Allan Göransson avtackades också med blommor och vin. Ett speciellt omnämnande om Allan som varit i valberedningen i 37 år, enastående. Nyval av Per Broberg och Jan Nordgren.

Per avtackades med en inramad bild på sig själv och sin Elan på Knutstorp, en övning som Per hoppas få mer tid till nu.

Efter en kortare drickapaus gick ordet till Jesko von Koenigsegg som är fader till Christian von Koenigsegg som med små medel men med ett brinnande intresse och kunnande utvecklat bilen till den superbil den verkligen är. Vi fick en liten inblick i hur det är att ta sig fram mellan framsteg, bakslag och ekonomiska påfrestningar och nu brottas med att tillverkningen inte matchar efterfrågan. Det är ganska fantastiskt att det i Ängelholm tillverkas en bil som matchar den absoluta världseliten.

Middagen avlöpte programenligt med det sedvanliga pratet om gångna händelser på racingbanor eller vid våra andra träffar och förväntningarna på årets händelser var som vanligt stora.

Som traditionen säger skall det åkas tåg tur och retur till årsmötena för att avslutas med öl och macka i Helsingborg. Öl var det inga problem med, men att få en macka var omöjligt ända tills två räkmackor hittades i en hotelloobby. Vi var bara åtta personer.

Nya i styrelsen



Jag heter Björn Hedlund och är nyvald ordförande. Min första kontakt med motorer var när jag trimmade min moped för mer än 50 år sedan. Som ni förstår av detta har jag åldern inne för att på heltid kunna ägna mig åt mina intressen. Även om bilar och motorsport är ett stort intresse är det tack och lov inte det enda. Andra, för en man i min ålder ganska typiska intressen, är barnbarn, resor, mat och vin samt jazzmusik.

En viss liten erfarenhet av att tävla med bil fick jag när jag körde OT och T-tävlingar på avlysta skogsvägar i mitten av 60-talet. Av både ekonomiska och tidsmässiga skäl fick jag sluta med det när jag fick fru, småbarn, villa och segelbåt på halsen. Seglarlivet byttes senare mot intensivt golfspel. 1993 kom vändningen till det bättre, i samband med att hustrun fyllde jämt införskaffades familjens första sportbil, en Morgan 4/4. Sedan dess har det varit väldigt mycket sportbilsaktiviteter i hela vår familj och golfklubbarna har hamnat långt in i ett hörn.

När Kåge, som jag är branschkollega med, 1994 fick höra att vi blivit med sportbil jagade han in oss i klubben.

Både min son Anders, min fru Anita och jag har sedan dess varit engagerade i klubbarbetet på olika nivåer. För 10 år sedan blev jag tillfrågad av Allan Göransson om jag ville bli ordförande. Jag svarade att med den lite knakkiga hälsa och det krävande jobb jag hade då kunde jag inte ta det på mig men om intresse fanns kvar när jag blev pensionär kunde det vara aktuellt. Nu är vi där - man ska stå för vad man lovar.

I styrelsen och klubben finns många människor som kan mycket mer om racing och regler än vad jag kan så där har jag ingenting att tillföra. Det jag förhoppningsvis kan bidra med är erfarenhet av styrelsearbete och allmänt affärsmannaskap.

Jag ser fram mot att få träffa både gamla och nya bekanta och hoppas att vi får ett antal trevliga år tillsammans.



Jag heter Pär-Olof Håkansson, är nybliven pappa för första gången, nyss fyllde 40 år och invald i MGCC:s styrelse sedan i januari. I styrelsen är det tänkt att jag skall vara KM-ansvarig, till vardags är jag civilingenjör i datateknik och jobbar med utveckling av mobiltelefoner på Ericsson Mobile Platforms i Lund.

Bilintresset har jag ärvt från min far och när jag var liten så var det Scalextric och Ronnie Peterssons krönikor i Teknikens Värld som gällde. Min far hade M.G. på 50- och 60-talet och fick återfall 1982 när han köpte en M.G.A. som skulle renoveras. Jag fick hjälpa till med enklare sysslor och åkte med min far i några omgångar för att köpa delar i England. Bilen blev klar 1993 och vi åkte på diverse evenemang tillsammans. 1996 "råkade" jag köpa en mycket fin Lotus Elan +2 S130/5 istället för att bygga en Pegasus Seven vilket jag ett tag hade haft tankar på. Jag ville ha något jag kunde köra med direkt. Tyvärr blev Lotusen kvaddad och det slutade med en treårsrenovering där min far och jag tillsammans även lackerade bilen, så det blev en massa garagejobb trots att jag köpt en färdig bil...

Via Plus 2:an lärde jag känna Birger Elfström och hjälpte till med olika sysslor vid MGCC:s KM 2002 och 2003. Till säsongen 2004 hade jag köpt en Porsche 924 turbo för att prova på att köra själv. Tyvärr orkade bilen bara med en säsong och 2005 hjälpte jag åter till som funktionär. Till 2006 köpte jag Stefan Winqvists Miata och med den bilen har jag nu kört två KM-säsonger.

Inför KM-säsongen 2007 har det bildats en KM-kommitté för att avlasta Thomas Bjernflo och Dan Hovang som lagt ner ett enormt organisationsarbete de senaste säsongerna. Kommittén har startats i en väldigt entusiastisk anda och förhoppningsvis skall vi 10-12 personer som ingår i den kunna samverka för att ordna ett roligt KM även i år.



Hej! Jag heter Niels Bierring, är 65 år, gift med Siw och har 3 utflugna barn.

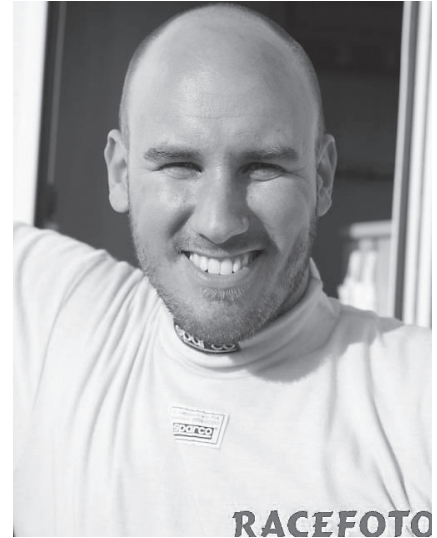
Mitt yrke är tandläkare. Jag blev född i Danmark (Köpenhamn) och var bosatt där fram till 1989.

Mitt intresse för sportbilar och bilsport började strax efter kriget, då min far tog mig med till biltävlingar på Amager Travbana- så var jag fast. Efter

körkort i 1960 blev det tävling med olika sportbilar-fram till lumpen, sen blev det familj och herrgårdsvagn.

Efter flytt till Sverige mötte jag-via min fru- flera trevliga motorsport-entusiaster, som övertalade mig att skaffa sportbil och bli medlem av MGCC. 1998 hade jag förtroendet att bli invald i styrelsen och samtidigt ingå i tävlingsledningen för SSM. Jag lämnade styrelsen 2001 (för mycket arbete med tandläkariet) -men var fortfarande bitr. tävlingslederare på SSM.

Nu är jag åter invald i styrelsen och skall försöka fortsätta det goda jobbet som tidigare styrelsemedlemmer har gjort.



Jag heter Petter Berger, 33 år gammal företagare med bolagen Lockarps gokart och Eventpiloterna. Tävlats sedan barnsben i b.l.a. karting, motocross, enduro, roadracing, jetski och banracing.

Tävlar i clubman med Sveriges första svenskbyggda Phantom racersportvagn. Spvm mästare 2007. - "Tycker att sportbilar är bilar som genom sin konstruktion och design ger snabba varvtider på en racerbana".

Nytt namn på klubben?

Till senaste årsmötet hade en av klubbens grundare, Alf Näslund, skickat in en motion med förslag om att vi skall byta namn på klubben. Alf, precis som många andra vill helst inte ändra namnet på vår mer än 50 år gamla klubb men menar att det trots allt är nödvändigt av rent praktiska skäl.

Problemet är att vi ständigt förväxlas med MG Car Club ofta uttryckt som M.G.C.C. Även folk inom vår egen hobby såsom mässarrangörer och andra bilklubbar har svårt att skilja på oss. Vi har skyddat vårt namn i Sverige och

bett M.G.C.C. att respektera det och ändra sitt skrivsätt. Tyvärr har det inte gett något resultat vilket man kanske får ha en viss förståelse för, den svenska MG-klubben är bara en liten del av en stor världsomspännande organisation.

Den diskussion vi hade på årsmötet pekade på att de flesta var för ett namnbyte. Vid nästa årsmöte skall vi ta ett definitivt beslut på om vi skall byta namn och i så fall till vad. Alfs förslag är MSCC som skulle stå för Malmö Sport Car Club. Fördelar är att det både skrivs och uttalas väldigt likt det vi har idag.

Styrelsen/Björn Hedlund

Styrelsen som har uppdraget att förbereda frågan vill gärna ha dina synpunkter både på nödvändigheten av att byta namn och vad vi i så fall ska heta. Du har hela 2008 på dig att skriva till info@mgcc.nu eller ringa till någon av oss i styrelsen.

MSCC används redan av en annan sportbilsklubb men inte här i Sverige. I England finns Morgan Sports Car Club. Den svenska Morgan-klubben heter formellt Morgan Owners Group of Sweden och kallas MOG vilket knappast kan förväxlas med MSCC.

Teknikträff på Composite Design

Fredrik Olsson

Onsdagen den 27/2 gjorde vi ett återbesök hos Fredrik Wettermark på Composite Design. Precis som förra gången var intresset för detta besök mycket stort och listan över anmälda var fullteknad redan dagen efter inbjudan kommit i brevlådan till klubbmedlemmarna.

För att få med dem som inte fick plats vid förra besöket så tänjde vi lite på gränserna och ökade deltagarantalet från 15 till 20st.

Vi samlades utan för huvudvakten på Kockumsområdet och inväntade de sista deltagarna i kylan. Fredrik ledde

oss in till sina nya lokaler som är på tredje våningen i det gamla modellsnickeriet där man på Kockumstiden gjorde gjutmodeller till alla de komponenter som behövdes i varvsverksamheten. Man hade t.o.m. gjort gjutmodeller till fartygsmotorer här vilket var möjligt tack vare en enorm varuhiss som man kunde ta ner bitarna i då de var klara.

Fredrik intygade att hissen var stor nog att ta upp hela bilar i om han behövde gjuta av karosdelar åt kunder.

Fredrik visade runt i lokalerna och berättade en hel del intressant fakta om tillverkningen av komponenter i kom-

positplast. Vi fick se prov på exotiska delar som tillverkas till bl.a. Koenigsegg och flera av STCC teamen. En imponerade komplett kolfiberkaross vilken är en exakt kopia av Pekka Nyströms "Spirit of Le Mans" Corvette låg färdig för export till Canada. Denna gav ett kraftigt "vill ha begär" hos många av deltagarna.

Då intresset var stort och även detta andra besök blev övertecknat kommer vi att försöka göra ytterligare ett återbesök hos Fredrik i framtiden.

SOFIERO CLASSIC

Söndagen den 18 maj 2008

MGCC är åter medarrangör av -Sofiero Classic, och årets tema är -Blommor, bilar och bågar.

Vi hoppas att så många medlemmar som möjligt ställer upp, dels för att visa fram sina fina sportbilar, dels för att hjälpa till under dagen som funktionärer.

Som utställare är där fritt tillträde till slottsparken för dig och dina passagerare och som funktionär bjuds du på lunch.

Det är gratis inträde för samtliga MGCC medlemmar med giltigt medlemskort.

Anmälan till utställningen gör du enklast direkt till sofiero på www.sofiero.se.

-Och vill du hjälpa till som funktionär någon timme tar jag med glädje emot ditt intresse.

Niels Bierring, 042-222305

Ny version av DVD:n från SSM 07

I DVD:n från SSM07 har det insmugit sig några felaktigheter.

Omslaget och skivan på den felaktiga versionen har en apostrof framför 0:an i 07 och är alltså lätt att känna igen.

Vi vill att du byter till den reviderade versionen.

Ring Mats Ek telefon 042-767 65 kvällstid och ordna det med honom.



LOCKARPS GOKART



Starkare mellanregister, förbättrad trottelsespons, ändrad viktfördelning, ökad **caster**, bredare spårvidd fram, **lättare**, bättre bromsar, kraftigare **drivlina**, precisare styrning. Detta är **grekiska** för många, men inte för **Er**. Och inte för oss. Vi investerar i **nya** kartar för 2008 för att ge er allt detta och lite till.

Vi tror oss veta att ni kommer att **gilla** det! Dessutom **investerar** vi ytterligare i banan. Flera kurvor får ny **layout** för bättre "flyt" och **roligare** körning. Avåkningszonerna blir bredare och asfalterade vilket ger ökad **säkerhet**. Kerbsen plockas bort och ersätts med en målad kantlinje.

Vårt mål är att ge Er mer **körglädje** och ökad **racingkänsla**. Hoppas att ni samtycker!

MGCC-medlemmar får **50%** mer drop-in körning när ni visar ert **medlemskort** vid betalning.

www.lockarpsgokart.se
0 4 0 - 5 4 7 0 6 0



Nürburgring (del 1)

Åke Lundin

Denna artikel skrevs redan 2002 i samband med "Ringens" 75-årsjubileum och publicerades då i Jaguarklubbens tidning. Nyligen var den publicerad i RHK:s Rutflaggan. Nu blir den tillgänglig också för alla oss MGCC-medlemmar - varsågod och njut.

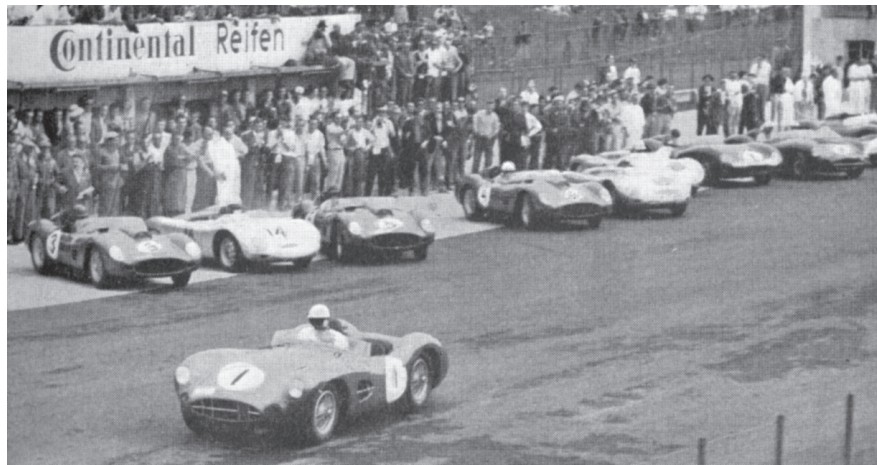
För en tid sedan, närmare bestämt den 6 juli 2002, satt jag vid samma bord på kvällen efter Margretetorp Classic Car Show som Ewy Rosqvist och Eric Carlsson, båda Europamästare i rally för en hel del år sedan. De hade varit jurymedlemmar vid showen på Margretetorp och skulle bo kvar på den gamla diligensstationen för diligenserna mellan Danmark och Norge eftersom de skulle åt olika håll dagen efter. De är båda extremt underhållande att prata med, de har för en nostalgiker med motorsportintresse oerhört mycket att berätta om, och dessutom är de så underbart trevliga att umgås med, att man njuter av förmånen att få vara med dem. Naturligtvis har båda två mest kört rally, men efter en stund så kom vi in på banracing också, det var Formel 1 på Silverstone samma helg, och de hade båda två kollat på TV lördagsträningstiderna innan de gick till middagen.

Då visar det sig att de hade mycket att berätta om mitt favoritobjekt av tävlingsbanor, nämligen Nürburgring, invigd 1927, som alltså fyller 75 år i år.

Det var nämligen så att många rallyn på femtio- och sextiotalen använde sig av Nürburgring som specialprov/fartsträckor.

Det bara flödar ur dem deras affektion för banan:

Eric: - Jo vi tog dit SAAB:arna 1960, då när vi fick 850cc att jobba med och vi fick ner dom under 11 minuter på banan. Det var den första bilen under



litern i cylindervolym som klarade det!

Ewy: - Och jag körde 12-timmars med Mercedes 300 SE några år senare och Eugen Böhringer fick ner varvtiden till 9:59, alltså en minut bättre!

Eric: - Och det skall du veta att med en rallybil var banan inte så förskräckligt svår för dem som kunde den, det var nog på sjuttioalet för Formel 1 med den fantastiska utvecklingen på motor- och däcksidan som den blev för farlig.

- Jag minns att vi tog ner ett dussin bilar i samband med att SAAB 9000 Turbo skulle presenteras, det var väl 1986. Då inträffade det för en bilpresentation på gränsen till fatala, att nästan alla av de 40 journalisterna kom in med rykande bromsar, det var bokstavligen rökmoln om dem. Det yttrades att bromsarna var för dåliga. Så vi lät min svåger Stirling, (Moss för dem som inte vet det redan) köra ett par varv med en av bilarna på dagens snabbaste varvtid. Han kom in med nästan kalla bromsar och kommenterade bara att med en så här långsam bil på denna banan så behövde man inte bromsa så mycket.

Ja, ni vet väl att Stirling Moss vann några 1000km-lopp några år tidigare och 1961 ett Formel 1 lopp, så han kunde nog banan skapligt.

Där sitter alltså två rallymästare och

nästan konkurrerar i att berätta prestationer och om sin affektion, på gränsen till kärlek till en racerbana.

HUR KAN DET KOMMA SIG?

Låt oss ta det i en sorts kronologisk ordning, även om det måste följa med en del anekdoter runtomkring.

För alla race-intresserade, gamla som unga, är Nürburgring en ikon, för att tala modernt dataspråk, som man klickar på för att uppleva fortkörningsglädje. Inte minst för att banan (Nordslangan) är öppen för allmänhetens åkning när den inte är upptagen av tävlingar, säkerhetskörningskurser eller biltestningar. Nürburgring har sedan den invigdes 1927 saknat motstycke i hela världen. Den ligger knappt tio mil söder om Köln, nära gränsen till Belgien och Luxemburg i vad tyskarna kallar Eifelgebirge (på belgiska sidan kallar man bergsområdet för Ardenerna), 600 m.ö.h. vid starten med 300 m höjdskillnad längs banan, i delstaten Rheinland-Pfalz. Det här är bara en halvtimmes bilresa från floden Mosel med sina extremt branta vinodlingar, så även smakens njutningar finns nära. Och staden Bitburg med Tysklands bästa öl är nära.

Den här delen av Tyskland, speciellt

områdena som inte ligger direkt intill de stora floderna Rhen, Mosel och inte minst Ruhr (som också är en flod), har alltid präglats av stor fattigdom. Jordbruket är än idag en viktig näring, men inte är det speciellt bördigt, utan man ser ofta saker som man upplever som gammalmodiga och påvra, detta bara en dryg halvtimmes bilresa från det fabulöst rika Ruhr-området med de minst sagt lyxiga städerna Köln och Düsseldorf.

Jag har exempelvis här sett mitt livs enda äkta europeiska fåraherde en sen novemberdag 1995. Han stod där i ösregnet med sina hundar och får, alldeles utanför byn Nürburg med oljerock, slokhatt och stav. När jag passerade förbi i regnet någon timme senare (jag hade tre kuponger kvar för Nordslingan som skulle förbrukas före årsskiftet), så stod han på samma plats, nu i nästan totalt mörker. Och faktiskt, förra året fick några av oss som var där på Eifelklassik i oktober se honom igen.

På grund av denna envisa fattigdom har man från delstatsregeringens sida i alla tider försökt att hitta andra näringar, exempelvis turism.

Förr i tiden annonserade man att det var fint att åka skidor här och dessutom gjordes reklam för just byn Nürburg som Luftkurort, alltså ett ställe där man kunde kureras från tuberkulos (om man hade råd).

Under tiden efter första världskriget när det här med tuberkulos förbättrades, så bestämde man sig efter många om och men för att bygga en motorbana för att sysselsätta den arbetslösa befolkningen. Initiativtagare och pådrivare var Dr Otto Creutz, som sedan också kom att övervaka byggnadsarbetena. Men det fanns en stor stötesten, pengar. Tyskland var ju inte direkt rikt

på 1920-talet och även om det fanns ett stort behov av nödhjälp, så fanns det inte pengar.

Men då inträffade en något kuriös händelse. Den lilla staden Adenau, som ligger vid banans lägsta punkt, hade fostrat en person, Konrad Adenauer (det hörs väl på namnet att han var stolt över sitt ursprung). Under 1920-talet avancerade han i politiken och blev borgmästare i Köln. (Han blev efter andra världskriget Västtysklands första förbundskansler). Eftersom han var borgmästare i Köln, satt han naturligtvis också med i regeringen för delstaten Rheinland-Pfalz. Propåerna att göra någonting för de fattiga i Eifel var inte så framgångsrika i början på tjugotalet, men 1924 råkade Konrad Adenauer säga något i stil med:

- Det är ju klart att vi måste anslå pengar till att hjälpa dem i Eifelområdet. Och just att det var han med sin auktoritet som sade det, gjorde att ingen ville vara motståndare till ett projekt om en motorbana, som kunde sysselsätta över 2000 personer under många år. Ännu märkligare är att det finns inga protokoll, som bestyrker uttalandet, men det finns omnämnt i flera källor runtomkring i området, att man skulle ta hänsyn till, och ta tillvara de pengar som skulle komma från Köln, alltså delstatens huvudstad.

Sagt och gjort, med tysk trohet mot auktoriteter, så kom till slut pengar fram och 1925 påbörjades arbetena för att pågå i två år. Det skall observeras, att Nürburgring är inte något av Hitlers projekt, det var för övrigt inte idén om Autobahn heller, sysselsättningsarbetarna började betydligt tidigare.

Nürburgring bestod i början av en kombination av banor.

- En Nordschleife, alltså Nordslinga,



som var den egentliga tävlingsbanan, 22,8 km lång då, eftersom den inkluderade start- och målakan förbi åskådarläktarna/tribunerna och tillbaka en väg genom nuvarande depån.

- En Südschleife, bara 7,4 km lång för korta lopp (men ändå betydligt längre än dagens publikvänliga MC- och Formel 1-banor).

- Den första tiden fanns också en sträckning som utnyttjades för rena teständamål, kallades ibland för Testschleife. Den bestod i huvudsak av två raksträckor med sammanbindande kurvor och var 2,2 km lång. Rakan förbi tribunerna och sedan rakt tillbaka bakom dagens depåboxar, kallas nu för Fahrerlager, till skillnad från den gamla, bevarade depån, som kallas för Historisches Fahrerlager.

Av banorna är Nordslingan intakt i allt väsentligt, av Sydslingan nästan ingenting liksom för Testslingan. Men vet man var de gick, det finns gamla kartor, så går det att känna igen avsnitt, eftersom de idag ingår i förbindelsevägnätet i området.

Fortsättning i nästa nummer...

Klubbmästerskapet 2008

P-O Håkansson

Äntligen närmar sig starten av årets klubbmästerskap. I år består KM av totalt fem tävlingar varav två på Sturup Raceway, två på Ljungbyhed och en på Ring Knutstorp.

Förutsättningar 2008

Förra årets deltävling på Bulltofta uppskattades inte och kommer därför inte tillbaka i år. Hyran för Bulltofta var förhållandevis billig jämfört med årets ersättare Sturup och förra årets totala serieavgift var därför också relativt billig. I år kommer vi tyvärr tvingas att göra en kraftig höjning av startavgifterna. Detta beror främst på följande orsaker:

- 1) De olika banbolagen har gjort kraftiga höjningar av banhyran
- 2) Deltagarna ville själva ha fem deltävlingar men inte köra på Bulltofta
- 3) Förra året körde vi fyra timmar på Sturup, det upplevdes som stressigt så därför blir det fem timmar i år
- 4) Inga sponsorpengar till KM5

Dessutom är det inte billigt att hyra räddningspersonal och tidtagning. Som deltagare skall man också vara medveten om att klubben subventionerar KM och att den rabatterade serieavgiften endast motsvarar 2/3 av den verkliga kostnaden för arrangemangen.

KM-kommitté bildad

De senaste säsongerna har KM till stor del kunnat genomföras tack vare stora insatser från Thomas Bjernflo och Dan Hovang som ordnat med tävlings-

tillstånd och liknande, samt Bengt Metz som fixat fram funktionärer. Inför 2008 förvarnade Thomas och Dan om att de inte längre hade möjlighet att lägga ner all den tid som krävs före, under och efter tävlingsdagarna. Därför har vi nu bildat en KM-kommitté som tillsammans skall ta hand om arbetsuppgifterna. Thomas och Dan har lovat att jobba vidare som mentorer och KM-kommittén har hittills hållit två möten där följande har deltagit; Bengt Metz, Anders Andréasson, Henric Månsson, Michael Persson, Edvin Persson, Fredrik Olsson, Petter Berger, Niklas Olsson, Mats Ek, Jan Nordgren, Magnus Neergaard, Allan Göransson & P-O Håkansson. Det finns fortfarande lediga arbetsuppgifter, finns det till exempel någon som kan tänka sig att vara banchef på KM1 på Sturup?

Förändringar i reglementet inför 2008

Sedan några år tillbaka har Svenska Bilsportförbundet beslutat att stegvis införa katalysatortvång med början i "proffsklasser" som STCC, för att från och med 2008 omfatta alla racingklasser. Under tiden har det visat sig opraktiskt att införa tvånget i alla klasser och Folkrace har till exempel fått dispens från kravet. Inför denna säsong har det skrivits en dispensansökan för Roadsport-klasserna, men i skrivande stund (2008-02-27) finns det fortfarande inget beslut taget trots att SBF haft lång tid på sig och ärendet bollats mellan olika instanser. KM-kommitténs rekommendation är att avvakta med att sätta racekatalysator på gaturegistrerade bilar som är registreringsbesiktigade utan

katalysator. Vi får hoppas att dispensansökan går igenom så att vår i sammanhanget blygsamma tävlingsverksamhet kan få fortsätta.

Prova på bana

I samband med KM-deltävlingar kan det finnas ledig tid efter att tävlingsmomenten är avslutade. KM-kommittén har hört från olika håll att det finns intresse att lägga in så kallade "prova på bana"-pass för att utnyttja vår bantid maximalt. Prova på bana innebär att under lugna och säkra former ta ut sin sportvagn på banan under kanske ett eller flera femtonminuterspass. För att arrangera detta vill vi gärna ha teorigenomgångar före körpassen och KM-deltagare som instruktörer som kan följa med på banan. Innan vi lägger ned arbete på att organisera detta vill vi ha någon indikation på hur stort intresset verkligen är. Om du är intresserad så skicka gärna ett mail till mig.

*Vi ses på banan,
P-O Håkansson, KM-ansvarig
plus2@passagen.se*



Vi träffs i Skåne!

Vår- och sommarprogram 2008 för alla entusiaster!

SofieroClassic 18 maj

Helsingborg. www.sofiero.se

Ljuva 50-tal 15 juni

Brösarp. www.skanskajarnvagar.se

Svenskt Sportvagnsmeeting 4-6 juli

Ring Knutstorp. www.mgcc.nu

Thulinträffen 25-26 juli

Landskrona. www.thulintraffen.nu

Skåne Rundt 30-31 augusti

www.mchksyd.com



NOSTALGIA
MAGAZINE



ClassicEvents

Telefon 044-21 00 50



Varför betala mer?

Vi på Biltema är måna om att våra biltillbehör och reservdelar håller hög kvalitet. Därför handlar vi direkt från tillverkarna utan mellanhänder.

I mer än 40 år har målsättningen varit att erbjuda våra kunder prisvärda produkter av god kvalitet.

I Biltemas katalog som kommer ut två gånger om året, hoppas vi att du ska hitta något för just dig. Besök gärna ett av våra 44 varuhus i Norden och få god valuta för dina pengar.

Välkommen till Biltema!

BILTEMA

www.biltema.se



*event
piloterna*

Skånes enda

4-HJULINGSSAFARI!

Extremt Erbjudande!

Vi bjuder Dig
på halvdagssafari
värde 1495:-

Vid bokning av minst 6 pers.

Bokning 040-630 01 01 • info@eventpiloterna.se