

MGCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 2
2007



Sofiero Classic 2007

KM1 2007 på Ljungbyhed den 12/5

Renovering av en Aston Martin

Go-Kart 10/3 Malmö

Besiktningsträffen Trelleborg



Ordförandes spalt



Varmt!

Just nu är det hett, uppemot 30 grader i mitten av juni, märkligt! Även bilaktiviteterna är heta, klubbmästerskapsor-

ganisationen blev tagna på sängen av rekorddeltagandet på KM2 på Bulltofta. Så blir det gärna när det är så bra som på KM1 på Ljungbyhed. Kanonarrangemang med fint väder och fantastisk flyguppvisning. Ni som inte var med på Ljungbyhed missade åter en höjardag. SofieroClassic bjöd också i år på ett fint evenemang med bra väder.

Klubbens nästa aktivitet är pressdag inför SSM på Knutstorp 2 juli. Du är välkommen att delta där med din sportbil. Se mer på hemsidan. SSM-organisationen arbetar för högtryck

med årets arrangemang och hoppas erbjuda en stor uppvisning på årets meeting.

Den gemensamma annonseringen av SofieroClassic, SSM, Thulinträffen och Skåne Rundt i Albinsson & Sjöbergs tidningar ger klubben och vårt arrangemang fin exponering. Vi ses på Knutstorp 6-8 juli 2007.

Hälsningar

MGCC:s styrelsemedlemmar & övrig kontakt

Ordförande

Per Broberg
per.broberg@mgcc.nu
Åkerövägen 13
262 65 Ängelholm
Bost. 0431-202 62

Kassör

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

Sekreterare

Anders Schildt
anders.schildt@mgcc.nu
Mårtensgatan 1
252 70 Råå
Mob. 0733-36 49 70

Tävlingskommittén

Dan Hovang
dan@hovang.net
Skarpskyttevägen 10 A
226 42 Lund
Bost. 046-13 26 53

Tävlingskommittén

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

Aktivitetskommittén

Leif Jerspersson
leif.jerspersson@swipnet.se
Norrjevägen 32
236 35 Höllviken
Bost. 040-45 04 24

Aktivitetskommittén

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

Aktivitetskommittén

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

Regelkommittén

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

Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen

Bengt Alsed
Gamla Södåkravägen 7
263 92 Jonstorp
042-36 74 54
bengt.alsed@telia.com

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

Per Hågegan
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.

Go-Kart 10/3 i Malmö

Anders Hofverberg

På årets första riktigt soliga vårdag träffades MGCCs vassaste Go-Kart förare för att göra upp på Go-Kart City i Malmö. Inomhus.

Det var en liten styrka som mötte upp endast 11 st. Laddade övriga upp för Melodifestivalen måne?

Då vi var för få för att köra lagtävling blev det att köra vanligt race i stället. För att få full rättvisa vägdes vi och kartarna viktades upp till en förarvikt på 95 kg. Trots detta fick några åka med för tunga ekipage.

John Andersson som var snabbast på båda tidsträningarna fick första startplats. Hela 9 man var dock inom sekunden efter. Jag själv hade platsen bredvid John och bakom fanns Mats Hallberg och Magnus Nambord.

Min start var inte bra och under uppkörningen var det för mycket trafik som kom bakifrån.

John Andersson vann loppet före Magnus Nambord och Mats Hallberg. Magnus fick dagens snabbaste varv.

Om det nu är en nackdel av att ha



för tungt ekipage så bekom det inte John Andersson något.

Det var han som vägde tyngst denna dag.

**Vänligen anmäl adress-
ändringar till klubben.**

**Både postadresser och e-mail-
adresser. Det kostar klubben stora
summor att skicka feladresserade
utskick två gånger!**

**Res med HH-Ferries till
Danmark med rabatt**

Som medlem i MGCC får du via HH-Ferries 10% rabatt på alla ordinarie biljettpreiser tur och retur gällande för personbil/husbil, personbil + husvagn/släp/husbil + 9 personer på överfarten mellan Helsingborg-Helsingör. Rabatten gäller mot uppvisande av giltigt medlemskort vid biljettköp och kan inte kombineras med andra erbjudanden.

Kostnadsfri bokning kan göras på telefon 042-19 80 00 eller på www.hhferries.se Välkommen ombord!

HH-Ferries

KM1 2007 på Ljungbyhed 12/5

Fredrik Olsson



Två sportvagnar från helt olika tidsepoker, båda för dagen försedda med nyinstallerade motorer.

Under den gångna vintern samt våren inföll aldrig någon riktig garageinspiration, så först någon vecka innan besiktningsträffen i Trelleborg så plockades Fieron ut ur vinterdvalan.

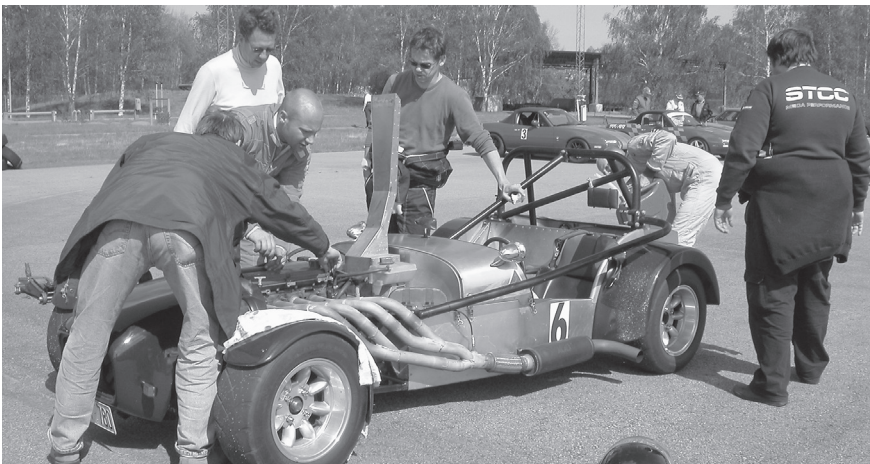
Inför årets rejspremiär byttes olja och filter till motorn samt frambromsklossar. Bromsvätskan bytes också mot ny såsom man ska göra.

Kvällen innan KM1 utfördes den sedvanliga ritualen att hitta de verktyg, reservdelar, bensindunkar mm. som ska finnas med för att göra undertecknad trygg under tävlingsdagen. Det är intressant vad saker kan försvinna under några vintermånader.

Samma kväll provades det nyinför-

skaffade, numera obligatoriska brandhämmande naturvita understället på för första gången. Sambon Sanne informerade snabbt och glatt från tv-soffan att om jag tog på min Peltorhjälm så var jag förvillande lik en stor spermie med viss kulmage. Nåja, man har ju faktiskt räseroverallen utanpå då man träffar polarna ute på banorna och ombyte kan ju ske i smyg bakom bilen i maskindepån när ingen ser.

Väl framme på Ljungbyhed på tävlingsdagen så visade det sig att jag var första tävlande på plats förutom den alltid morgonpigge Bengt Metz som troligen varit där sedan gryningen. Besiktningen av bilen som för dagen utfördes



Bröderna Aulin meckade febrilt med sin trilskande Seven ivrigt påhejade av andra förare. De han bl.a. med ett vattenpumpsbyte under dagen!

sid. 4

av Patrik Jönsson gick bra. Efterhand trillade fler och fler av de tävlande in i depå och det var lika roligt som vanligt att träffas efter vinteruppehållet. Att notera är att några av trotjänarna från tidigare år inte dök upp. Kanske vi får se dem längre fram under säsongen.

På förarmötet informerade tävlingsledaren Thomas Bjernflo om att vi i år skulle köra en helt ny bansträckning på Ljungbyhed. Anledningen till detta var bl.a. att förra årets bansträckning inte gick att använda längre då ett staket nära utgången av en kurva som tidigare gått att flytta på under tävlingen nu var fastgjutet. En "följa John körning" genomfördes för att vi skulle hitta runt den nya banan utan att köra vilse.

Det första av de tre körpassen skedde som vanligt utan tidtagning. Vi blev ivägflaggade och jag kunde ganska snabbt konstatera att den nya bansträckningen minst var lika bra som förra årets om än kanske aningen bättre. Dock var det svårt att hitta en rytm i körningen dels p.g.a. lite rattrost dels för att det inte ville infinna sig någon riktig rejsattack hos undertecknad.

Väl i depån justerades varmtrycken i däckerna. Det bjöds på mycket tid för däcksparkning samt att prata med polarna. Nästan hela Roadsport C gänget samlades för picknick i gräset bakom Miatabilarna. Tips och trix utbyttes samt en hel del prat om vad som skett med respektives bilar i garaget under vintern.

Efter lunch drog tidsträningsspass 1 igång. Det kändes som om jag började få till lite jämn körning, dock ville inte flytet infinna sig i alla kurvor på samma varv och rädslan för att köra på en kon och få en bestraffning på 5 sekunder gjorde att det aldrig blev något bra attack genom den nästan onödigt trånga



I depån fanns som vanligt både nytt och gammalt att beskåda.

chikanen på rakan strax innan tidtagningen.

Väl tillbaka i depån gjordes ännu en justering av däckens varmtryck. Nu var det spännande och som vanligt samlades de flesta förarna från körpasset vid tidtagningsbilen i väntan på de officiella tiderna. Tyvärr så småkrånglade MGCC's TVspelsbaserade tidtagningsdator lite och ingen sammanräkning av de bästa varvtiderna kunde presenteras. Det blev att ögna igenom 3 st. A4 sidor med tider och försöka hitta sin bästa. Det verkade som om många av de andra varit snabbare än mig men samtidigt hade flera av de snabbare förarna torpederat banmarkeringskonor med tillhörande straffsekunder som följd.

I väntan på sista körpasset började huden i ansiktet att strama p.g.a. den gassande solen och någon upplyste om att jag påminde om en mogen tomat i hudfärgen. Sannes uppmaning från kvällen innan att inte glömma ta med solskyddskräm klingade innanför de röda öronen.

I sista körpasset tyckte jag mig få

till ytterligare bättre flyt i körningen. Jag hängde absolut inte med de snabbaste men nu var pulsen uppe och bilens balans kändes riktigt bra. Nu fastnade jag i en gammal fälla nämligen att börja fightas med en annan förare på banan. Detta brukar sällan ge bättre varvtider så ej hellre denna gång.

Även efter detta körpass samlades C-förarna för att begrunda tiderna från den officiella tidtagningen. Fortfarande så fungerade inte sammanställningen av resultaten från tidtagningsdatorn och alla hjälptes åt att försöka hitta de snabbaste varvtiderna från listorna.

Presentation av slutresultat från dagen samt prisutdelningen sköts fram till nästa KM-deltävling så ingen var egentligen helt säker på hur placeringarna från dagens övningar blivit.

All medhavd utrustning packades åter i Fierons bagageutrymmen och några sista ljug togs med rejspolarna innan hemfärd. Väl hemma tyckte jag att en ovanlig trötthet infann sig. Kunde denna kanske bero på åldern eller på utbudet av låtar i den kvällens final av

Melodifestivalen? Svaret kom på söndagsmorgonen då jag vaknade med feber och förkylning.

Några lärdomar för framtiden:

- * Bilen mår bra av lite vinterkärlek.
- * Att fundera på förbättringar av bilen under vintermånaderna värmer för stunden men påverkar inte bilens prestanda i verkligheten.
- * Att pyssla med nya delningsfilter till HiFi högtalarna hemma under de värdefulla vintermånaderna förbättrar inte varvtiderna.

Summering:

KM1 blev ett mycket lyckat och välgenomfört arrangemang trots relativt få deltagande funktionärer. MGCC's KM-deltävlingar är en avslappnad blandning av bankörning och kamratskap vilken troligen inte kan hittas i så många andra motorklubbar.

Ljungbyhed är en trevlig plats för våra KM-deltävlingar även om man saknar det frivilliga rejset som vi normalt kör på de "riktiga" banorna.

Bilar, Bågar och Blommor på Sofiero Classic söndagen den 13 maj 2007

Per Broberg

Den tredje upplagan av SofieroClassic blev en familjefest i strålande väder. 8000 entusiaster i den underbara slottsparken hade mycket att beskåda. En uppskattad fördel med Sofiero är att parken bjuder på en härlig trädgårds- och naturupplevelse så att hela familjen kan njuta av besöket. Vackrare utsikt än den från kungliga fotbollsplanen över Öresund och mot Danmark och Kronborgs slott är svår att finna.

MGCC hade som vanligt en framträdande plats på gräsmattan med ett eget tält framför slottet. Många klubbmedlemmar deltog i arrangemanget både som deltagare och publik men också som uppskattade funktionärer.

Utställningen växer år från år och det finns många trevliga bekantskaper att göra. T.ex. var Volvos "tjejbil" där tidigare visad utomhus bara en gång och då i Los Angeles, ungdomar på

BMX-cyklar hade uppskattade uppvisningar och tävlingen "Prinsens pokal" och i fårahagen kördes det cross med veteranmotorcyklar.

Från Danmark kom många fina fordon bl.a. en Cadillac som valdes till "Best in show". Till bästa bil valdes Glenn Billqvists, Mathis.

Väl mött till nästa år!





Renovering av en Aston Martin DB2/4 dhc 1955

Magnus Neergaard



För lite knappt 15 år sedan blev jag färdig med renoveringen av min Aston Martin DB2 från 1950. Strax efter att den blev färdig så stack ett litet gäng svenska DB2:or till England och Silverstone för "Historic Festival" sportvagnsmöte där bl a ett DB2 jubileum skulle firas. Vi svenskar var naturligtvis med på detta möte inklusive några varv på Silverstone, och åkte efter det vidare upp till Skottland och ut på öarna där.

Kanske var det just detta, att känna glädjen av att en renovering var klar, i varje fall i stort sett, och att njuta av bilen och naturligtvis landskapet etc, som gav kraft till att börja nästa renovering. Ja, vad annat kan det vara när man lagt ner fem, sex år på en bil och sedan börja på nästa projekt? Det fanns faktiskt en sak till som förklarar det, nämligen det faktum att jag redan när DB2:an bara var halvfärdig, dvs i slutet av 80-talet, hade köpt en drophead DB2/4.

DB2:an är en gammal svensk originalbil, som bortsett från ett antal semesterurer utomlands har spenderat alla sina dagar i Sverige. Dropheaden började däremot sina dagar i London för att sedan bland annat vara på Isle of Wight i engelska kanalen och senare hamna i Trondheim i Norge. Det är väl inte så

sid. 8

många som har importerat en bil från Norge, men denna gamla dropheaden spenderade några år långt upp i norr.

Under hela -70 och 80 - talet var det här bilar som inte kostade särskilt mycket att köpa, men som var ganska dyra att hålla igång med reservdelar och underhåll. Detta resulterade i att många missköttes lite, och när de så väl räddades från total undergång en dag då krävdes en genomgripande renovering. Så var fallet med min dhc också.

Bilarna är uppbyggda på ett chassi av fyrkantprofiler, och på detta har man placerat en kaross helt i aluminium. Som alla vet, som jobbat lite med renoveringar, är det väldigt skönt när allt går att plocka isär och man kan jobba med varje enskild del för sig.

När så allt mekaniskt, all inredning, allt elektriskt etc var bortplockat gällde det att lyfta av karossen från chassiet. Aston var väldigt tidiga med "flipfront", kanske först jag vet inte, men redan 1949 hade man det. Så är det på denna Aston också och den går ända fram till dörarna så den är stor, och trots att den är i aluminium ganska tung. Å andra sidan är ju resten av karossen desto lättare. Inga större problem här, utan ganska snart så hade vi hela chassiet för sig.

En man i var ända bär lätt chassiet ut ur garaget, upp på släpen och iväg för blästring.

Just det där med att vara två när man renoverar en bil är väldigt bra. I mitt fall har en kompis, Rolf Larsson, varit till helt ovärderlig hjälp, och frågan är väl om jag orkat igenom utan honom. Det blir ju också mycket roligare att jobba tillsammans på ett projekt. Eftersom Rolf också hade tillgång till en riktbank för bilar så var det naturligt att ta dit chassiet och kolla upp att det var rakt. Vi var nog båda lite rädda för att det skulle visa sig vara lite snett, men tvärtom det var perfekt, och faktiskt långt innanför de toleranser man har även på moderna bilar.

En av fyrkantprofilerna, som var lite rostskadad, bytte vi i ett par hundra millimeter av, men annars var allt med chassiet jättebra.

Medan Rolf, som är jätteduktig på plåt och karosseriarbete tog sig an detta jobbade jag på med mekaniska komponenter. När man gick i skolan fick man ju lära sig det där med offeranoder och metallers normalpotential. Antingen var Astons ingenjörer borta från skolan de dagarna eller också tänkte de inte att bilar skall leva så länge. Att vika aluminium runt en innerskärm i stålplåt kan på lite sikt i fuktigt klimat bara ge ett resultat. Aluminium, som inte "rostar" bara försvinner och efterlämnar lite stoft och ett håll! Nåja, jag skall nog inte skälla på Astons tekniker för så gjorde alla på den tiden och utan elektrisk isolering mellan materialen så blir det inte bra. Egentligen var det väl mest vid skärmkanterna för fram och bakhjul som det var skadat. Plus i fronten av den stora motorhuven, där mindre lyckade försök gjorts under åren att åtgärda skador.

I och med att karossen var helt fri

kunde vi nu komma åt och göra den plåtren, dvs ta bort all gammal färg. När man gör det skall man vara lite försiktig, det här är ju arkeologiarbete! Vad jag menar är att du kan finna bl a alla de olika kulörer bilen varit lackerad i under sin tid. På några ställen kunde vi till slut också finna den ljusblå nyans som bilen hade då den levererades från fabrik. Vi hade redan tidigt bestämt att hittar vi bara lite någonstans så skall vi nog också kunna lacka i rätt nyans en dag.

På DB2:an hade jag hittat några små kuggar i bakaaxeloljan när den renoverades. Dessa visade sig vara före detta differentialhjul, och jag befارade det värsta när jag plockade isär 2/4: ans bakaxel. Men den visade sig vara helt intakt och oskadd. Så här var det bara att byta alla lager till pinion och kronhjul, samt att justera in efter konstens alla regler för att få en bra kuggingrepps bild. Det är inte så ofta man går till konstmaterialaffären och handlar, men pariserblått är suveränt för att just kunna justera in detta på ett bra sätt. (Engelsmännen kallar det oftast "engineers blue".)

Hela bakaxelarrangemanget är ganska enkelt, med dubbla längsgående

armar, panhardstag och stel bakaxel med spiralfjädrar. Konstruktionen är således ganska lätt och har många likheter med bilar typ Lotus seven, Ginetta G4 etc. Även chassiet är som jag nämnt ovan mycket lätt och har många likheter med dessa små klubbilar.

Framvagnen har dock inga likheter med ovanstående utan här tog man fram en konstruktion som man patenterade, och som bygger på dubbla längsgående armar. Genom detta undviker man naturligtvis ändring av cambervinkeln vid fjädring, men konstruktionen måste ha varit fruktansvärt dyr att bygga och är som jag ser det klart underlägsen varianten med dubbla länkar, som är allmänt använd idag. På varje sida i framvagnsupphängningen finns tre nållager, ett kullager och ett antal bronsbussningar plus ett antal smidda och gjutna detaljer i aluminium och stål. Man använde en liknande konstruktion också på racer-sportvagnen DB35 i mitten på 1950-talet, men gick senare över till enklare och bättre konstruktioner. Alla delar här hade klarat sig bra bortsett från slitage, men det är ett stort arbete bara att plocka isär alltsammans när man har att

göra med bland annat koniska stålpinor som suttit monterade i mer än 40 år och utsatts för smuts och väta! Man lade ner en del arbete på att göra konstruktioner som möjliggjorde justering av hjulvinklar på den tiden. Kanske var det bara för att man hade för dålig precision i tillverkningen?

Bromsarna som är av typ trumbromsar var förhållandevis bra skick, och även om de krävde en fullständig renovering kunde samtliga hjulcylindrar i aluminium användas efter honing. Min bil har det som räknas som "optional extra" nämligen aluminiumtrummor, och det förhöjer synintrycket lite jämfört med gjutjärnstrummor och bör naturligtvis också klara hård användning lite bättre. Först ett par tre år senare kom de första modellerna med skivbromsar.

Den sexcylindrige motorn är på strax under tre liter och med dubbla överliggande kamaxlar. Ursprungligen konstruerad av W O Bentley, ja samma person som det kända bilmärket är uppkallat efter. Det hör till saken att när David Brown, som ägde Aston Martin vid den här tiden hade köpt företaget, och funnit att man för den nya sport-

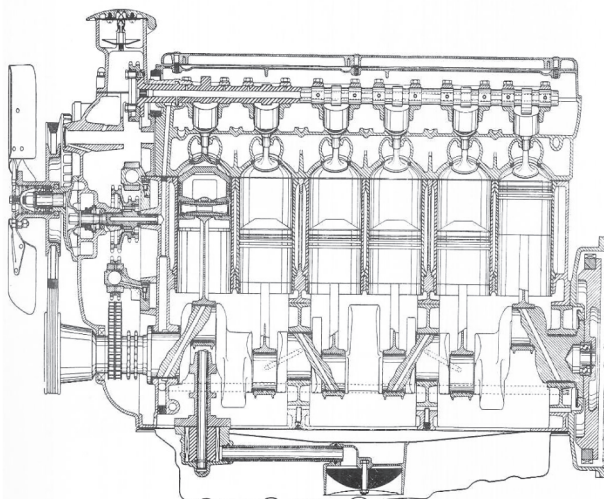
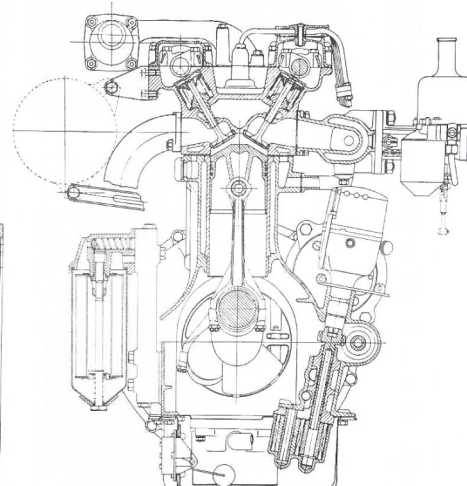
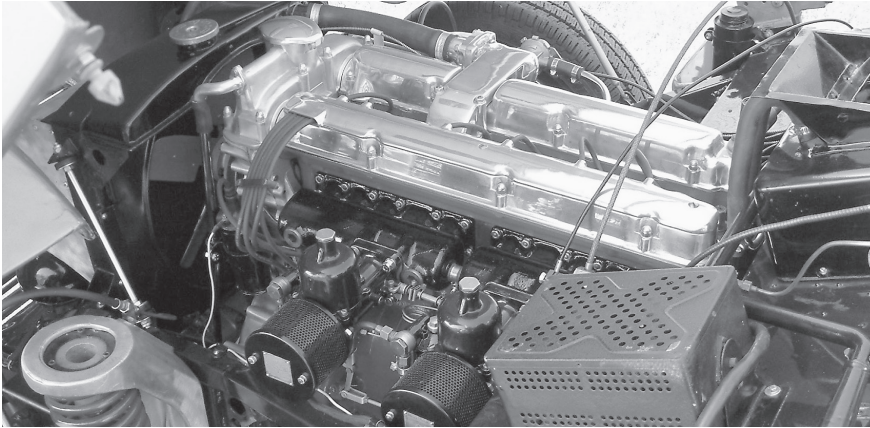


Plate 2
SECTION OF ENGINE





bilen som var på gång då hade en för svag motor, varför han även köpte in Bentleymotorn. Den första modell som motorn kom i var DB2 från 1949 - 50 och den avlöstes först tio år senare av Tadek Mareks helaluminiummotor.

De här motorerna, som således användes under hela femtiotalet inklusive i racersportvagnen DB3S var behäftade med en del svagheter. För att spara vikt gjorde man blocken i tunt gjutgods, och även om det var av mycket hög materialkvalitet så hade de en tendens att spricka. Motorn har separata cylinderfoder som står på kopparshims i nedkanten. När man slipat in fodret mot blocket med carborundum måste man mäta upp exakt hur mycket kopparshims, som skall läggas under fodret för att få rätt förspänning mot toppen.

Får man inte alla cylindrar lika är risken stor att någon får för lite tätningstryck mot packningen och toppackningen inte håller tätt. Samtidigt gäller det att foderna inte sticker upp för mycket för då får man för högt tryck på dem och riskerar att blocket spricker. Som så ofta blir en svag konstruktion inte bättre av att den dessutom är lite knivig att passa till. Mitt block var skadat när jag köpte bilen så jag började tidigt hålla utkik efter ett nytt block. Jag hade väldigt tur och fann ett i en annons i AMOC's (Aston Martin Owners Club) klubbtidning.

Egentligen är det lite gambling att köpa ett sådant block eftersom man naturligtvis riskerar att det någonstans finns en spricka som inte syns för blotta ögat. Alternativet är att köpa ett nygjutet (bättre) för mellan 80-100.000 kr, och då ingår inte cylinderfoder, lager eller något annat löst utan bara själva gjutgodset och bearbetning av detsamma. Jag hade tur och mitt fynd i

klubbtidningen har visat sig vara just det.

Trots att motorn konstruerades strax efter kriget så var den mycket påkostad med som nämnts ovan dubbla överliggande kamaxlar drivna och tre olika dubbelradiga kedjor för att driva dessa, men också fördelare och vattenpumpen. Vidare använde man hydrauliska kedjestreckare.

Inslipning av ventiler gick bra, men när man sedan skall justera spelet så träffar man på nästa lite jobbiga konstruktion. Det finns nämligen inga shims för ventiljustering, så antingen får man slipa på ventilspindelns ände eller använda en annan "tryckare" mellan kam och ventil. Allt sådant här tar sin tid, men förhoppningsvis behöver man inte justera dem så snart igen!


På det här sättet har vi renoverat allt i bilen inklusive växellåda, styrväxel ner till knappar och reglage på instrumentpanelen inklusive valnötsträet som bytts!

Varken Rolf eller jag är speciellt bra på inredningsjobb så här fick vi hjälp av Lissie att sy mattor och Danny på National att klä stolarna samt sy en ny sufflett.

Jag vill passa på tillfället att tacka alla som på något sätt varit behjälplig med renoveringen av bilen. Allt från att rikta mässingslister till att reparera den originalmonterade rörradion som syns som en stor svart låda på bilden nedan.


Det har ju tagit sin tid, men förhoppningsvis så varar den här renoveringen några år och genom att vi jobbat så mycket med bilen så känner man alla(?) dess svagheter och kanske kan ingripa innan något allvarligt hinner ske.

Nu är det bara att se fram mot en lång fin sommar med många sköna turer både i glidartempo och i lite snabbare takt.



**TRIUMPH LOTUS
RESERVDELAR - SERVICE**

Tel: 0302-232 36
Fax: 0302-243 19
Däckvägen 2, 443 61 Stenkullen
E-mail: sportscars@mailbox.hogia.net
www.bennetsimport.se



Besiktningsträffen Trelleborg

Åke Richter



Bilprovningen är väl någonting som vanligtvis väcker samma känslor som tandläkarbesök och kvars katt. Då det gäller SBP i Trelleborg, är dock känslöengagemanget ett helt annat. Besiktningsträffarna i Trelleborg tillsammans med MHK har under årens lopp utvecklats till att bli en väldigt trevlig och välbesökt tillställning. Visserligen har Allans ställning som ensam försäljare av "bilrelaterade produkter" varit ohotad under flera år, men i övrigt har deltagarantalet varit ständigt ökande år efter år. Årets träff som hölls första lördagen i maj hade engagerat ett hundratal deltagare (MGCC + MHK) varav ca. 55-60 st MGCC medlemmar. Klockan nio var den officiella starttiden, men de tidigast anlända började "lina upp" redan vid halv nio tiden och en timme senare ringlade sig kön ända ut på gatan. För att möta anstormningen hade Peter Malmberg på SBP i Trelleborg handplockat ett gäng på nio st. mycket kunniga och engagerade killar från olika SBP anläggningar i Skåne (den mest långväga? från Hässleholm). SMHI gjorde också ett bra jobb och levererade strålande solsken hela dagen,

vilket bidrog till det stora deltagarantalet. Positivt var att så många kom för att bara träffas och ta en fika i besiktningshallen där det tillhandahölls både kaffe, kakor och korv o bröd. Om man ser till den primära delen av arrangementet (jag avser då inte besiktningen av min Porsche) så förflöt det utan större intermezzon. Det stora flertalet fordon klarade sig genom skärselden utan

problem. Ändå fanns det en del som inte gick vidare till final, oftast beroende på dåliga bromsar, ojämn bromsverkan, spruckna bromsslangar mm. Helnöjd med dagens insats måste den medlem vara som legat i som en iller och lyckats med bedriften att hinna få 3st bilar besiktigade och godkända.

Entusiasmen hos både besiktningsskillarna och bilägarna gick inte att ta miste på.

På vägen utanför testanläggningen tycktes "entusiasmen" stundtals uppnå nivåer långt utöver vad vägverket skulle anse passande. Ska det testas så ska det.

Roligt hade vi, men allt roligt har ett slut och strax före klockan två rullade den sista bilen in i hallen och årets besiktningsträff gick till historien som den hittills mest välbesökta.



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!



www.biltema.se



Prislista för kommersiella annonsörer i Bulletinen:

Spaltbredd 56 mm

1 spalt x 67 mm samt visitkortsformat	150 kronor	1/2 sida, 185 x 135 mm	550 kronor
1 spalt x 135 mm samt 2 spalter x 70 mm	350 kronor	1/1 sida, 185 x 270 mm	1000 kronor
2 spalter x 135 mm samt 3 spalter x 80 mm	450 kronor	Färg eller del i utskick begär offert.	

Klubbregalia MGCC

- Pins för skjorta 40:-
- Tygmärke 30:-
- Vagnmärke 380:-
- MGCC Keps 100:-
- MGCC Mugg 80:-



Beställer gör du av:
Anders Schildt, e-post:
anders.schildt@mgcc.nu

"Knotscabin"-dekal 30:-



- Nyckelhållare 40:-
- Vykort 5:-/st 5 st för 20:-

**Får du ingen klubb-
information via e-post?**

**Skicka i så fall
din e-postadress till
info@mgcc.nu**