

MGCC

# BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 2  
2008



Foto: Andreas Vindal

## KM 1 på Sturup Raceway

*Besiktningsträffen i Trelleborg*

*Autoropa*

*Motormässan i Malmö*

*Nürburgring (del 2)*



# Ordförandes spalt



Just hemkommen från Sofiero Classic sitter jag och skriver dessa rader. Under en hel dag med många givande samtal ges det anledning till att fundera på hur vi kan tillmötesgå medlemmarnas önskemål och bredda vår verksamhet.

Engagemanget i Sofiero Classic tycker jag definitivt vi skall fortsätta med. Det ger både tillfälle till avspänt umgänge och ett bidrag till klubbkas-

san. Årets upplaga fungerade alldeles utmärkt under handfast ledning av Niels Bierring vars enda bekymmer var att få tag i funktionärer. Ett tips till nya medlemmar är att ställa upp när vi kallar. Det ger en utmärkt möjlighet att lära känna klubbkompisarna och komma in i gemenskapen.

Någonting annat vi givetvis skall fortsätta med är vår racingverksamhet. De är det som är vår själ och skiljer oss från alla andra sportbilsklubbar i regionen. Trots det är det idag bara mellan 10 och 20% av medlemmarna som kör i KM och SSM. Det är kanske dags att återinföra sprintrace där man kör en och en i en konbana på en större asfaltsplan. Där kan vi säkert få med både nya och gamla medlemmar som tycker att riktig racing blivit för dyrt och tufft.

Själv har jag under några år kört regularityrallyn i Danmark. Där gäller det att hitta exakt rätt väg och hålla rätt medelhastighet. Tävlingsformen

är ganska vanlig i Danmark och Norge. De mer namnkunniga tävlingar man kör enligt dessa regler är Alprallyt, Tulpanrallyt och Monte Carlo Historic. Här är mina planer att försöka "lura" med några klubbkamrater att prova på tävlingsformen. Om det finns intresse kan vi i framtiden själva arrangera riktiga regularitetsrallyn. För att kolla intresset och kanske så ett frö kommer vi i årets SSM-rally att ha med en enkel tidsetapp.

Sist bland alla nyheter, eller om det nu bara är återupptagna gamla idéer, kommer att vi skall ordna en utlandsresa per år. Ansvarig för att hitta prisvärda resor till trevliga ställen är Petter Berger, ny styrelsemedlem med liknande uppgifter som yrke.

Väl mött under sommarens alla evenemang.

## 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**  
fredrik@vindkraft.com  
Östra Förstadsgatan 253  
231 32 Trelleborg  
Mob. 0705-53 50 91

### Vice Sekreterare

**Leif Jespersion**  
leif.jespersion@swipnet.se  
Norrvägen 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](http://www.mgcc.nu)

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

# Besiktningsträffen i Trelleborg

Åke Richter

Lördagen den 3/5 gjorde MGCC och MHKs kollektivt hembesök hos bilprovningen i Trelleborg. Tiden vi hade till vårt förfogande var från kl. 10.00 till 14.00 enl. inbjudan från SBP.

Rekommendationen att komma i god tid hörsammas av allt fler och börjar få konsekvenser i form av stora köbildningar framför portarna redan en timme före utsatt tid. Mest angelägen om att komma först i kön, var den medlem som stod vid grinden och försökte "logga in" redan kl 07.10 (enl. uppgift fr. SBPs personal). Den tidiga och stora tillströmningen av deltagare resulterade i att man beslutade att köra igång redan kl 09.00. Då jag anlände kl 09.15 i fast övertygelse om att vara bland de första, visade sig verksamheten därför redan vara i full gång.

Deltagarantalet har under åren varit i ständigt ökande och i år nåddes en ny toppnotering på ca 100 fordon, varav uppskattningsvis 50-60 st tillhörande MGCC. En bidragande orsak är nog den osannolika tur med vädret som vi haft under en följd av år. Glädjande är också att så många besöker träffen utan något egentligt besiktningssubjekt. Behovet av att bara träffas och prata bort en stund, eller förmedla tips och erfarenheter verkar vara stort. Även de kulinariska läckerheter (korv och bröd, kaffe och muffins etc.) som serveras i besiktningshallen, verkar ha stor attraktionskraft.

Samgåendet med MHKs resulterar i en mängd olika fordon i besiktningsskön. Både två, tre och fyrhjuliga ekipage var representerade. Bland annat sågs ett trehjuligt modsportbygge (enl. expertutlåtande från en Elanförare) Själv tyckte jag att den var misstänkt lik en trike.

För att hålla någorlunda ordning och reda i kön, så hade skyltar med klubb-namn/biltyp etc. placerats över resp. port, med texten MGCC, MHK, AMERIKANARE osv. Under amerikanare hade någon vän av ordning gjort ett "förtydligande" i form av tillägget TRAKTORER. Låt mig gissa att den klämfingrige tillhör personalen och tillika är nybliven Ferarriägare. (Kan det anses vara en förmildrande omständighet?)

Beslutet att starta en timme tidigare visade sig vara klokt. Då vi strax före utsatt tid kl. 14.00 stod med facit i hand, kunde vi konstatera att nio man haft fullt upp i fyra timmar för att möta anstormningen. Platsen framför besiktningshallen låg nu öde, så när som på några kvarlämnade oljefläckar i asfalten.

Lyckligtvis är det bara ett år tills nästa besiktningsträff, jag planerar då att stå i pole-position framför grinden kl. 06.30.

## Kommande aktiviteter

### Juni

- 6-8 The Ronnie Peterson Historic Grand Prix
- 24 Vikingabyn i Löddeköpinge

### Juli

- 1 Vikingabyn i Löddeköpinge
- 4-6 SSM
- 27 Sportvagnsträff i Tryde

### Augusti

- 2 KM 2 Sturup

### September

- 13 KM 3 Sturup
- 20 KM 4 Finalrace på Knutstorp

### Oktober

- 4 Funktionärsuppmuntran

### November

- 8 Höstaktivitet

# Autoropa 12 april

Mats Ek



Det är tydligt att italienska sportbilar, nya som gamla, alltid kommer att behålla sin dragningskraft på oss.

Det var längesedan vi var så många MGCC-are på något av våra arrangemang. Jag räknade till 70 personer som kom för att titta på de senaste modellerna från Ferrari och Maserati, och på nära håll beskåda "Bäckabilen".

Jonas Nilsson och Martin Nelson berättade om Autoropa, deras verksamhet och framtid. Något som verkligen imponerar. Att det säljs så många exklusiva och fantastiska sportbilar i ett land som Sverige, är verkligen kul. Flertalet av oss har säkert inte möjligheten att köpa en sprillans ny bil, men eftermarknaden ser ju ljus ut!

På plats fanns även den otroligt vackra och lite mytomspunna Ferrari 206S från 1966, för oss svenskar mer känd som "Bäckabilen". Lalle Wramell, som helgen innan varit på Mugello och tävlat med den, berättade inlevelsefullt om dess historia fram tills idag.

Förhoppningsvis slutar inte historien här och nu, utan den får den leva vidare ute på tävlingsbanorna under en lång tid framöver.

Som grädde på moset kunde inte Lalle stå emot när massorna skanderade "starta den, så vi får höra ljudet"! Ack, vilken skönsång! Kanske delvis beroende på att vi var inomhus, men ändock. Tänk att en liten V6:a kan låta så maffigt!

För att förstärka dagen tema, bjöd MGCC på italiensk buffé. Denna

inmundigades under tiden vi lyssnade på Jonas, Martin och Lalle, samt när vi strosade runt "och kritiskt betygsatte" alla nya och begagnade bilar.

Till samtliga på Autoropa: Tack för ett stort tillmötesgående och en trevlig dag. Lycka till i framtiden! Vi i MGCC hoppas att sportbilsförsäljningen slår nya rekord.

Samt ett extra stort Tack till Lalle med familj, som fixade det mesta denna dag!



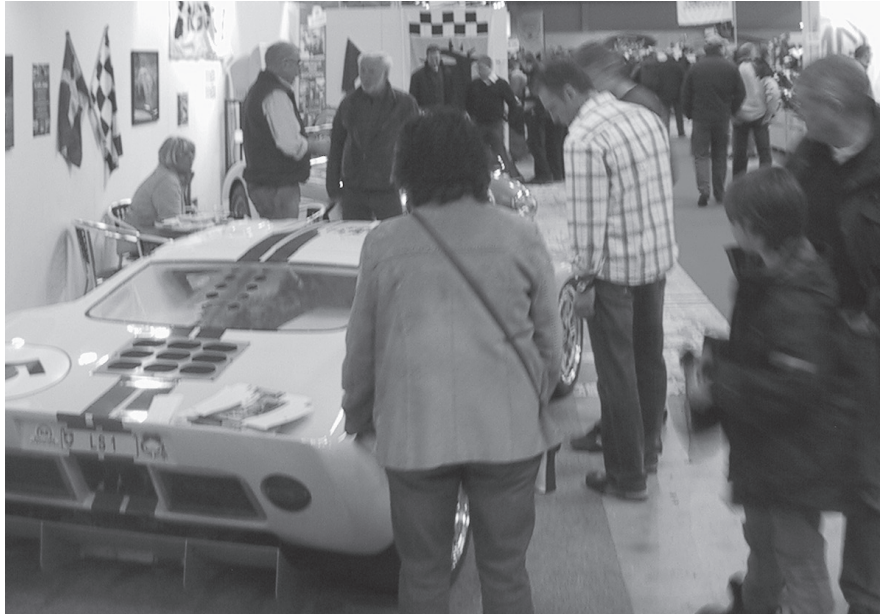
# Motormässan i Malmö 2008

Jan Nordgren

MGCC hade en monter på Motormässan i Malmö den 27 - 30 mars. Under de fyra dagarna räknades 38.000 besökare in. I år var det speciellt intressant för oss sportvagnsentusiaster med bl. a. en hel hall med Ferrari och Maseratibilar. Aston Martin, Morgan, Lotus, Porsche, Lamborghini och Wiesmann med flera sportbilstillverkare visade också upp vad de hade att erbjuda. Tyngdpunkten var dock på vanliga bilar men jag tror att det var en bra mix som även tilltalade oss.

I vår monter hade vi Lars Sterners Modsport GTD40, Albert Sollevis fint renoverade Austin Healy 100, Anders Ohlssons race Miata och Petter Bergers Phantom S21, som vann Clubmanklassen i SPVM.

Allan Göransson och jag stod i montern och gjorde reklam för MGCC och SSM. Vi bjöd på MGCC godis, delade ut broschyrer för SSM och Sofiero Classic. Vi körde SSM filmen från 2007 och Petters "on board" film även den från SSM. En del nya kontakter knöts men framförallt träffade vi en hel del MGCC medlemmar - gamla såväl som nya. Vår monter var uppskattad och vi



hade många och långa diskussioner med intresserade besökare. I entrén hade vi satt upp en skylt att MGCC medlemmar kunde ringa Allan och mig för att få rabatterade biljetter. Givetvis ringde det någon från MG Car Club och ville ha biljett...

Nästa år får vi väl försöka göra reklam för vårt nya namn (?).



# Nürburgring (del 2)

Åke Lundin

## KRONOLOGISK HISTORIK

Lördagen den 18 juni 1927 hade regionen runt den lilla staden Adenau och byarna Nürburg och Hohe Acht klätt sig i finkläder. Besök väntades från hela Tyska Riket och de närliggande europeiska länderna. Nürburg-Ring, man skrev då fortfarande med bindestreck, skulle invigas.

Högtidstalarna påminde om byggnadsarbetena som påbörjades 1925 och som sysselsatt upp till 3000 arbetare, med framtagandet av denna ”den första bergs- tävlings- och testbanan” i Tyskland.

Efter invigningsfestligheterna lämnades ordet direkt över till motorsporten, första dagen ett motorcykellopp, dagen efter bilar.

Första prominenta segraren: Rudolf Caracciola i Mercedes S.

Ytterligare under öppningsåret upplevde den nya tävlingsbanan ”Grossen Preis der Motorräder”; det av Automobilclub von Deutschland (AvD) arrangerade Tysklands GP för racerbilar och ett världsmästerskapslopp för motorcyklar. Tre sportsliga höjdpunkter som visade på den för regionen viktiga näringspolitiska betydelsen av banan.

Året därpå, 1928, vann Christian Werner i Mercedes i en fruktansvärd värme. Man bestämde sig också för att asfaltera banan, eftersom grusvägens stensprut ansågs ha orsakat att den tjeckiske Bugattiföraren Vincenz Junek förolyckades.

Ringens har senare många liv på sitt samvete, mest bland motorcykelåkare på senare tid, men det talar man tyst om. (Dock kostar det knappt 2 Euro MERA per varv att åka MC på allmänhetens åkning än vad det kostar med bil... Jag som under årens lopp åkt över hundra varv på Nordslingan, kan säga

sid. 6



att det är trevligare att åka när den är avlyst för tävling, då slipper man MC-dårarna som tråkjar sig in under backspeglarna. Det utbildas nästan 4000 MC-åkare per år under förarkurserna i säkerhetskörning sedan över tio år. Jag har inte träffat på en enda av de säkra motorcyklisterna under mina 100 varv...)

Under några år i slutet på 20-talet och början på 30-talet sjönk intresset för banan, mest beroende på depressionen, men så kom en rejäl uppryckning: Eran med Silverpilarna från Mercedes och Auto-Union. (Hitler bestämde snabbt efter sitt makttillträde 1933 att tysk överlägsenhet skulle bevisas genom tekniska framgångar).

1934 arrangerade Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC) Eifelrennen, förutom det av AvD hållna Tysklands GP.

Med två stora lopp ökade nu åskådarskarorna och dessutom började folket få bättre råd att åka till biltävlingar.

1936 vanns båda loppen av Bernd Rosemeyer med Auto-Union, 1937 vann han Eifelrennen och Tysklands GP togs

av Caracciola.

1938 såg 200.000 åskådare Tysklands GP vinnas av Richard Seaman i Mercedes.

1939 lyckades på Eifelrennen Hermann Lang med sin tolvcyindrige Mercedes (cylindervolym 3 liter) göra ett varvrekord på 9:52,2 min, 138,5 km/h på den 22,8 km långa banan, ett rekord som stod sig till 1956. Tysklands GP vanns ånyo av Caracciola, det kom att bli länge till nästa Grand Prix lopp, för att inte säga mycket länge innan nästa tysk lyckades vinna ett sådant lopp på Nürburgring.

Med utbrottet av andra världskriget lades alla motorsportaktiviteter ner och sporthotellet Tribüne (som faktiskt var en del av åskådarläktarna längs start- och målstråkan, numera ett nytt och lyxigt Dorinhotell) byggdes om till förläggningsplats för bomboffer från de evakuerade städerna i Ruhrområdet. Senare blev det ett regelrätt lasarett.

Under de sista krigsmånaderna skadades banan svårt av de retirerade tyska och framryckande allierade pansartrupperna (men det måste ju

också ha varit komfortabelt att kunna köra tanks på en 11/2 km lång asfalterad raksträcka i ett landskap lika kuperat som Alperna).

Mycket snart efter krigsslutet startade återuppbyggnaden.

Redan 17 augusti 1947 var det en ny tävling, "Eifel-Pokal-Rennen".

För inträdespriset om fem Reichsmark fick man också en ransoneringskupong som berättigade till: 0,3 liter vin, ett bröd och en rejäl bit Wurst.

1948, inget stort lopp, byggmaskiner behärskade banan för att göra den klar för stora tävlingar igen. Delstaten Rheinland-Pfalz lånade ut 270.000 DEM, en oerhörd summa pengar i det då rådande ekonomiska klimatet (Adenauer?).

1949 körs Eifel-Pokal-Rennen igen och Nürburgrings GP men med mest tyska deltagare.

1950 var första året i Formel 1 VM i liknande former som idag. Tyvärr ingen Formel 1 VM status för Nürburgrings GP, man fick hålla tillgodo med Formel 2. Men förareliten hade återvänt. Alberto Ascari vann i Ferrari. 1951, 1952, 1953 tillkom också 1000 km loppet för sport- och GT-vagnar.

Europas Grand Prix, 1 augusti 1954 var en höjdpunkt i Nürburgrings histo-

ria. Man räknade till mer än 400.000 besökare runt banan! De fick uppleva Tysklandspremiären för de nya Mercedes-silverpilarna och Juan Manuel Fangios seger.

Fangio regerade över de kommande årens stora lopp på Eifelbanan. 1955, ett år utan GP där, vann han med Mercedes 300 SLR sportvagnstävlingen Eifelrennen.

1956 vann han med Ferrari Tysklands GP och 1957 genomförde han på en underlägsen Maserati sin långa racerkarriärs bästa lopp, efter en intensiv kamp vann han återigen GP-loppet.

1958 vanns GP av Tony Brooks på Vanwall, men segern skymdes av Peter Collins dödsolycka, hans Ferrari for av banan i "Pflanzgarten".

1958 åkte jag med mina föräldrar på semesterresa i Europa. Vi körde Nordschleife med en Volvo PV, tungt lastad med semesterpackning för en månad, och blev omkörda av många intressanta sportbilar. Vi lyckades bara köra om ett enda fordon, en turistbuss! Banan och bilarna gjorde ett bestående intryck på mig. Än idag minns jag hur jag kämpade med dubbelåtta-filmkameran för att få med all action och samtidigt hålla i mig för att klara kurvkrafterna när min far fick horn i pannan och skulle se vad bilen tålde.

1958 arrangerades för första gången av Scuderia Hanseat från Hamburg den första sportvagnsförarkursen. Den blev förebild för alla liknande förarkurser och genomförs två gånger om året, än idag, 44 år senare!

Under tio år framåt dominerades de relativt få Formel 1 loppet på Ringen (man delades med Avus och Hockenheim) av briter. Stirling Moss, Graham Hill, Jim Clark, John Surtees, Jack Brabham, Denny Hulme (näja, södra samväldet för de båda sistnämnda). Utvecklingen gick mot färre åskådare på Formel 1 och fler på de regelbundna Sport- Touring- och Prototypvagnsloppen.

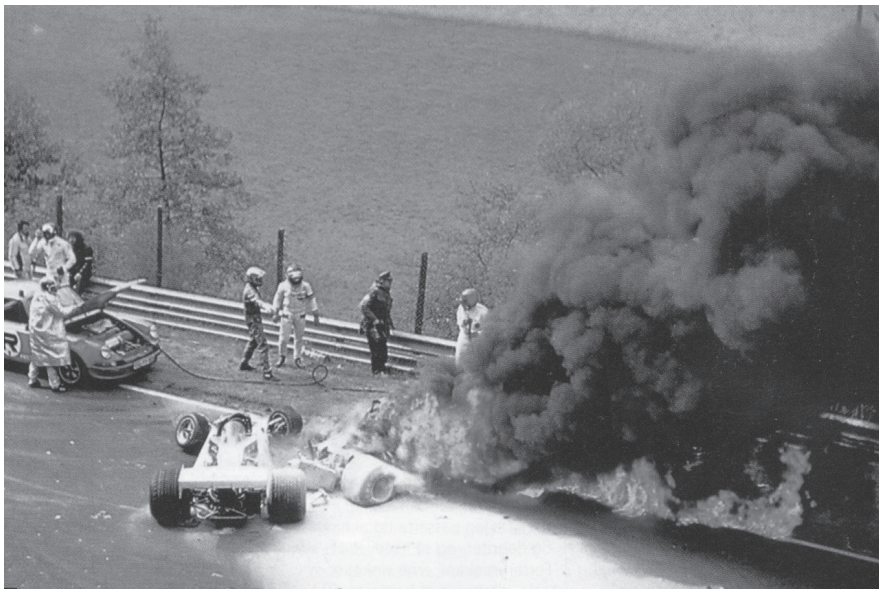
1966 fick man tillbaka VM-lopp för motorcyklar. 1968 fick man uppleva ett kuriosum, VM för MC på Sydslingan måste avslutas efter bara 19 av 26 varv, skogsbrand hade utbrutit. Giacomo Agostini förklarades som segrare, han vann för övrigt 17 VM-titlar i 350/500 under sina 15 aktiva år!

4 augusti samma år är det tvärtom, enormt med regn och tät dimma gjorde att endast med tvekan kunde GP Formel 1 loppet genomföras. Skotten Jackie Stewart hittade hem fortast i det för honom väl bekanta vädret. Det var just Jackie som myntade uttrycket: The Green Hell/Die Grüne Hölle/ Det Gröna Helvetet/ om Nürburgrings Nordschleife.

## MOLN ÖVER RINGEN

Efter ett framgångsrikt 1969 med stora skaror åskådare på samtliga större arrangemang började skuggor falla över Nordslingan. Till stor del berodde detta på den litet passiva inställningen till banans säkerhet vid nyare fordons högre hastigheter. Man hade lutat sig mot bra åskådarsiffror, alltså snöd vinning, och mer än en gång vid säkerhetsdiskussionerna hänvisat till att banan var unik och måste få behålla sin karaktär. Vartannatårsbojkotter från bil- och MC-förare framtvingade dock omfattande ombyggnader av banan som





utrustades med kantskoningar, fångnät och kopiösa mängder Armcoräcken.

Kantskoningarna gjorde egentligen banan ännu snabbare, Armcoräckena placerades mycket nära banan eftersom man vägrade att bredda ordentligt i början, säkerheten blev inte så mycket bättre av dem. Men räckena framtvängde en säkerhets-höjande åtgärd, en ordentlig urklippning av häckarna som skymt sikten i kurvorna och därmed gjort det svårt att identifiera vilken del av banan man var på. Nu blev det mindre vanligt att man förväxlade kurvavsnitt. Ett av åren kostade ombyggnads-arbetena 17 miljoner DEM.

Clay Regazzoni, en riktig Nürburgringfan, vann 1974 och nästa år slog han varvrekord under tävling igen, 7.06,4 min. 192,8 km/h på en väg som är lika smal och kurvig som vilken Monte-Carlo alpväg som helst, dock utan stupen. Detta blev ett evigt varvrekord. Lagg märke till att rekordet slogs på den gamla sträckningen av Nordschleife, inkluderande målakan, alltså 22,8 km i längd. Idag är Nordschleife, det som är tillgängligt för allmänheten att åka och

som används på exempelvis Oldtimer Marathon, 20,8 km lång. När man använder "hela" Nürburgring nu, som på Eifelklassik i oktober och 24-timmars för standardvagnar, så slår man samman nya GP-banan med Nordschleife och får en total banlängd på 25,3 km.

Clays rekord står sig, för slutet på gamla Nordschleife som Formel 1 bana inträffade den 1 augusti 1976. Niki Lauda förolyckades så när i en mycket otäck olycka som var alldeles FÖR typisk: obefintligt avstånd mellan räcket och banan, bilbrand, etc. James Hunt blev den siste segraren och då påstås han ändå ha stannat vid Laudas bil, ha hjälpt brandmännen och ett par förare till, med att få upp Lauda ur den brinnande bilen och sedan fortsatt mot seger. Säger åtskilligt om hur populär och gentleman- namässig Hunt hade rykte om sig att vara.

Man beslutade sig redan 1977 för att bygga en helt ny Grand Prix bana där Südschleife och Testschleife låg, inkluderande den gamla start- och målakan, med ett betydligt större depåområde, även om man bevarade den gamla

historiska depån och kallar den för Historisches Fahrerlager.

Men det kom att ta lång tid och kosta mycket pengar innan man var framme. I designen av den nya banan ingick att den skulle vara mycket publikvänlig, det skulle gå att allteftersom bygga till mycket stora läktarområden, det fanns ju historiska siffror på 400.000 åskådare på den gamla banan. Dessutom skulle säkerheten prioriteras, bara målakan är verkligen rak, resten är kombinationer av kurvor med sinsemellan olika radier, men alltid en bit av varje kurva är med konstant radie för att premiera körskicklighet. På detta vis blir idealspåret smalt, men banans bredd är stor för att underlätta omkörningar. Med så många krav att möta, så är det snarast förvånande att banan blev intressant nog för att tyckas om av flertalet förare och publiken.

12 maj 1984 invigdes den då 4,542 km långa nya GP-banan och litet senare i det första billoppet (ej VM, ej F1) vann en då ganska okänd brasilianare vid namn Ayrton Senna.

Formel 1 kom tillbaka, dock i stark konkurrens med Hockenheim om att kallas Tysklands GP, liksom förr i tiden har det under senare år hetat Europas GP och Luxemburgs GP.

## UTVECKLING

Under 70- och 80-talen förändrades mycket av karaktären på Nürburgring som affärsverksamhet. Systematiskt byggdes ett motorsports- och körsäkerhets-centrum. Man fortsatte med att bygga bilmuseum, senare tillkom ett "sommarland" -liknade område kallat "Erlebniswelt" för att dra nästa generations besökare.

Redan för trettio år sedan, 1972, arrangerades de första stora tävlingarna



för klassiska fordon, Oldtimer Grand Prix. Verksamheterna för att utnyttja banor och övriga anläggningar breddades: Formel 1, sportvagnslopp, MC-lopp, gamla bilar, gamla motorcyklar, nybilspresentationer, 24-timmarslopp för standardbilar, BTCC (STCC), truckracing (250.000 åskådare!), rockgalor, jogging runt Nordschleife (5000 deltagare!), cykeltävlingar, you name it, it's there!

Och sent förra året, med första stora tävling i år (2002), invigdes en speciell mountainbikebana runt Nordslingan. Turistcykel avrådes, det är med 300 m höjdskillnad på dryga två mil, alldeles för mycket uppför och nerför. Men denna bana är en utmärkt promenadväg för den som vill se bra racing ute på banan och komma åt att ta bra racingbilder.



De senaste åren har tre arrangemang för historisk racing blivit mycket stora. Ett långlopp på våren/försommaren, Oldtimer Grand Prix i augusti med 650 bilar i tävlingar i massor av klasser runt båda banorna, inkluderande Oldtimer Marathon på Nordslingan, som Tommy Brorsson/Freddy Kottulinsky vann 2000 och 2001. Just 2001 var speciellt roligt, då kom Thomas Henrysson/Ulf Larsson tvåa, så det blev svensk dubbelseger. Och naturligtvis Eifelklassik i oktober med huvudloppet ett 300 km lopp på Nordslingan plus GP-banan, alltså tolv varv à 25,3 km. Men det blir tretton, för uppvärmningsvarvet är också det på 25,3 km. Med bortåt 200 startande i tre separata grupper med tre minuter mellan varje grupp, är halva gamla rakan full med bilar, det tar över en timme

att få ordning på uppställningen. 2002 har Eifelklassik på grund av banans 75-årsjubileum i stället för 300 km loppet ett 1000 km lopp. Två långa träningspass på fredagen, ett 500 km race på lördagen och ett likadant på söndagen. Det är tufft för 30 till 50 år gamla bilar!

För nästan tio år sedan när jag var bosatt i Tyskland några år, var det fortfarande

hygglig chans att ta ett varv eller två på banan om man körde förbi en vardags-eftermiddag, men idag är det så mycket evenemang, kurser, etc att det kan vara omöjligt vissa dagar. Jag rekommenderar därför ett besök på hemsidan [www.nuerburgring.de](http://www.nuerburgring.de) eller att ringa telnr +49-2691 3020 vid planeringen av att känna på vad en bil tål på bana.

Nog kommer Nürburgring i framtiden att vara värdefull och kär för sin fattiga region och vara en tillgång genom många ekonomiska konjunktursyklar. I år på Formel 1 över midsommar var det 360.000 åskådare, de kom naturligtvis för att se nationalhjälten Michael Schumacher. Det var faktiskt så att efter andra världskriget kom det att dröja mycket länge innan en tysk segrade i ett Formel 1 GP på Ringen. Det stortyska ögonblicket inträffade 1995 då just Michael vann med Benetton-Renault.

Vi får väl se hur länge det dröjer till en tysk i en tyskbyggd F1 vinner, men omöjligt är det inte, Toyota bygger sina F1:or in en fabrik bara några km bort.

Kärleken till den 75-åriga Ringen består, det går att i shopen köpa en stor bumper-sticker och tröjor med texten: Lieber Nürburgring als Ehering. Dvs: Hellre Nürburgring än vigselring.

*Research och grundtext: Åke Lundin  
Bearbetning: Michael Hoffstedt  
Bilder: Många källor, mest Michael*

# KM 1 på Sturup Raceway

Dennis Kullman, Roadsport C

MGCC KM1 på Sturup Raceway,  
2008-05-10, Roadsport C

Inför säsongen var det låg aktivitet i garaget ända fram till några veckor före KM1. Då skulle min i vintras inköpta lamelldiffbroms monteras i Miatan och det gick förstås inte helt utan problem... Mazda's annars utomordentliga verkstadshandbok anger (visade det sig till slut) helt fel åtdragningsmoment för skruvarna till lageröverfallen!

För att göra en lång historia kort, så räddades jag av Hans Drangel som var snäll nog att skicka mig fyra begagnade skruvar några dagar innan KM1. Stressmekandet ledde dock till att jag slarvade och lyckades dra en av skruvarna för hårt, men det fanns inget att be för så diffen sattes ihop och monterades på bilen två dagar innan tävlingen.

På tävlingsdagen var jag i vanlig ordning uppe i ottan (kl 05.30) och det såg ut att bli en toppendag med strålande sol. Allt gick bra ända tills jag hade några kilometer kvar till banan... I kurvorna hördes ett metalliskt hamrande och det kändes som om hjulen hoppade! Jag såg framför mig en diff full med skrot och en förstörd helg.

Nåja, jag kom fram till banan, lastade ur, och fick bilen besiktigad. Sen körde jag några lugna "åttor" inne i depåområdet - och nu var det knäpptyst i diffen!? Körde ut från banområdet och gasade lite, fortfarande tyst...

Plågade mina medtävlade med mina förvirrade och oroliga tankar en stund och bestämde mig sedan för att inte fega ur. Ut på banan för tidsträning 1; eftersom detta var första gången jag körde med (någon form av) diffbroms var jag beredd på att få ta det lite lugnt, men jag behövde bara något varv för att inse att den fina balansen fanns kvar



Foto: Andreas Vindal

och att allt bara blivit bättre! Dessutom hördes inga missljud, så oron för att diffen skulle rasa började lägga sig lite. Laptimern visade först låga 1.14-tider, men ganska snart var jag nere på höga 1.13. Jag hade förstås ingen aning om hur de andra kört, men det visade sig att endast Josen (Joachim Osbeck; också i Miata) kört någon tiondel snabbare, så jag låg 2:a och var mycket nöjd med det.

På tidsträning 2 blev det många 1.13-tider och på ett av de sista varven gick det riktigt bra ända till sista kurvan innan målstråket; mitt i böjen måste jag växla upp till 3:an och givetvis missade jag växlingen helt... När jag till slut fick i 3:an passerade jag precis min beacon och fick varvtiden 1.13.6x! Den tiden räckte för att vinna, vilket var fantastiskt roligt och långt över mina förväntningar, men jag undrar fortfarande hur många tiondelar jag tappade på den misslyckade växlingen? Det får vi kanske veta senare i sommar.

Efter lite snack i depån med både gamla rävar och debutanter, så var det dags för racet (som inte är någon

tävling i egentlig bemärkelse, men alltid är kul). Jag stod i pole med Josen till höger och Fiero-Fredrik (Olsson) bakom mig. I vanlig ordning gjorde jag en dålig start och Fredrik en bra start. Fredrik passerade både mig och Josen och hade därmed skapat förutsättningar för tät racing, eftersom både jag och Josen satt snabbare varvtider. Under de kommande 10 varven ledde vi alla racet några varv, men Josen kunde till slut vinna 0,2 s före mig. Segern i KM1 gick dock till mig. Tack till alla funktionärer, tävlingsledning och inte minst medtävlade som gjorde KM1 till en mycket bra dag!

Ett särskilt tack till P-O som lånade mig några liter bensin så att jag klarade mig till macken. Nu är det jättelångt till KM2, men jag hoppas att jag träffar några av er innan dess. Till KM2 kommer det förresten förmodligen ett par Miator till!

Jag hoppas att jag fortfarande kommer att kunna hävda mig med min lilla 1,6-litersmotor, men det ska nog gå.

# Säljes

Vill du sälja, byta eller vill köpa något? Gå in under annonser på vår hemsida: [www.mgcc.nu](http://www.mgcc.nu), så hamnar annonserna i mån av plats även här.

## BMC Bakaxel

Komplett bakaxel med avlastade drivaxlar, Jack Knight slung-diff, 3.9 utväxling, fästen för 4-link eller triangelstag. Har suttit i en MG Midget modsport.

6000:-

Fredrik Fogelberg, 076 - 33 95 324

## Ginetta G27

Jobb återstår men i stort sett allt som behövs finns o SFRO-besiktning är gjord. Sierrans hjulupphängning, växellåda o bakaxel (lamelldiffad) Opel 2,0 GSI 16v kompl. med torrsump, kopplingskåpa o lamell till sierralådan. Kvitton för 180000' finns men det som egentligen saknas är småsaker förutom TID. Så har du det som jag inte har så är den till salu för 160000'

Jonas Andersson

070-6262402 eller kristinelund341@hotmail.com



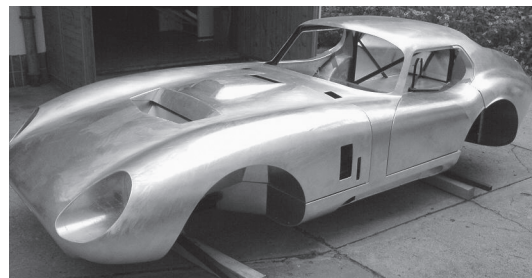
## OBRA Daytona Coupe - kit

Säljer ett halvfärdigt kit - en COBRA Daytona Coupe. ALLT är byggt enl. originalritningarna! Detta är den världsberömda racerbilen som Carrol Shelby byggde 1964-65 i endast 6 exemplar för att slå Enzo Ferrari & hans dominerande Ferrari 250 GTO på racerbana & det lyckades! Alla org.bilar är bevarade & betingar idag ett värde av mellan 5-6 milj. \$.

Detta kitt säljes endast p.g.a. tidsbrist. Det kvarstår dock en hel del monteringsarbete (ca 500-1000 h). Om man gör sig besväret att bygga en autentisk racerbil med korrekt racermotor kan man få denna bilen FIA-godkänd för Historisk RACING & då betingar den ett ännu högre värde samt att den ALDRIG kommer falla i värde, kan jämföras med konstverk vad gäller prissättning.

Detta ingår i kitet:

- Handknackad aluminium kaross
- TIG svetsat stålchassi, svartlackat.
- Komplet (tidsenlig) hjulupph. med dämpare & bladfrädrar.
- Olje- & vattenkyl som efterliknar originalet.
- Bensintank (ca 100 L.)
- Salisbury diff. med monteringsplattor.
- Alla rutor, laminerad glas framruta (E-märkt) samt resten Plexiglas. EJ mont.
- Dörr- & huvlås. Gångjärn i dörrarna är monterade.
- ALLA DESSA DELAR ÄR SPECIAL TILLVERKADE.



Dessa delar ingår INTE men kan köpas till om så önskas:

- Gat/besiktningmotor eller en racermotor Ford SmallBlock 289 (C5 gjutnr) & tillh. Växellåda.
- Elsystem, säten, lampor, ratt, däck, fälgar etc.
- Alla övriga delar som behövs för att färdigställa denna bil kan jag ordna.

PRIS: 695 000 kr

OBS! ENDAST SERIÖSA & ENDAST TELEFONKONTAKT!

MVH Max

Telnr: 073-6923451

# 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](http://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:  
Petter Berger, e-post:  
[petter@lockarpsgokart.se](mailto:petter@lockarpsgokart.se)

"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](mailto:info@mgcc.nu)**