

MGCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 3
2007



Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Svenskt Sportvagnsmeeting 2007

*Racing på toppnivå!
Undringar och funderingar kring
historisk racing
Jakriborg Prix, 17 maj 2007*



Ordförandes spalt



Garagesäsong!

Visst har det regnat mycket i sommar. Inte många dagar utan regn i år. Trots all nederbörd har klubbens arrangemang klarat sig bra även om det minst sagt såg mörkt ut på SSM. Vågar var

avstängda och delar av banan stod under vatten på torsdagskvällen. Många gjorde ett fantastiskt arbete och tävlingen genomfördes på ett som vanligt hedersamt sätt.

Köraktiviteterna börjar ta slut, årets SSM är lagt till handlingarna, ett spännande och välarrangerat klubbmästerskap är avslutat med Höstracet på Knutstorp, en trevlig och uppskattad aktivitet för alla klubbens funktionärer är också genomförd på Lockarp Gokart.

Nu börjar förberedelserna för nästa år, fixa de där små detaljerna som fortfarande återstår och stå väl förberedd

för en aktiv och solig sportvagnssäsong 2008.

Jag kan inte lova bättre väder men jag kan lova att MGCC:s aktiviteter kommer vara lika roliga, trevliga, välbesökta och intressanta som alltid.

Garaget väntar!

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
Vressel
275 94 Sjöbo
Bost. 046-12 88 21

Tävlingskommittén

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

Aktivitetskommittén

Leif Jespersson
leif.jespersion@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

Allan Göransson
Stavstensvägen 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.

Intryck från övre depån, SSM 2007

Lasse Hansson

Blött, bött, blött. Under torsdagen och fredagen bjöds inte på många minuters torrväder. Trots att jag utrustade mig med lämplig klädsel, Gore-Tex från topp till tå, så var jag alldeles genomblöt när jag kom hem på kvällarna. Fingertopparna var alldeles skrynkliga. Ungefär som när man somnat i badkaret. Vädret gjorde att framförallt de långväga gästerna drabbades av betydligt längre restid än vad man räknat med. Några kom därför ej fram förrän sent på torsdagsnatten. Rapporter om att solen sken från en klarblå himmel mindre än tio mil norr om Knutstorp, samt att söder om oss var viadukter vattenfyllda och hindrade framfart, gjorde att vi alla kastades mellan hopp och förtvivlan. Prognosen om vädret från SMHI, från dess danska motsvarighet och från olika sajter på internet diskuterades och jämfördes. Vi drabbades av ca tjugo avanmälningar men också av sju efteranmälningar. Sammantaget måste man väl säga att det var efter omständigheterna bra.

Under Lasse Bondessons rutinerade ledning ansvarade jag för övre depån. Han rekommenderade mig att ta med en cykel för att inte slita ut mig helt vid förflyttningarna mellan depåerna. Det var ett mycket gott råd. Uppgiften var att se till att de tävlande inte tog upp för stort utrymme, utan att alla kunde samsas om den disponibla delen av asfaltplanen med tillhörande grässlånter. Detta fungerade i stort sett bra och det goda humöret var genomgående. Inget strul med kvarlämnade trailers utan dessa kunde parkeras på publikparkeringen. Det myckna regnandet gjorde att gräsytorerna blev väldigt mjuka och det fanns väl risk för att husbilar, släpvagnar och servicebilar skulle lämna djupa, fula märken efter sig. Då söndagen blev tämligen torr och blåsig innebar det att det

torkade upp ganska bra och att skadorna på gräset ej blev så stora. För mig som ny i den här rollen, var det slående att se att det var lita av familjefest, kanske karneval, över det hela. Många har kommit tillbaka år efter år och var nog med att påpeka att man ville kampera ihop med samma tävlingsstall som man gjort tidigare år. Jag frågade någon av förarna i en historisk klass om man hittade en plats att vara på och då skrattade han och pekade mot en öppen gräsyta; "Vi ska vara där. Har haft samma plats i tjugo år!" Inte mycket för mig att lägga till mer än "Varsågod". Den bortre delen av asfaltplanen var reserverad för rallydeltagarnas avslutande manöverprov. Detta till trots räckte det anvisande utrymme gott till. Hade säkert fått plats med uppåt ett tjugotal tävlande till. Detta utan att behöva stuva om bland de som redan slagit upp de tillfälliga bopållarna. Som vanligt blev det lite trångt vid in- och utpasseringarna mellan de olika heaten. Asfaltslingan närmast staketet är ju ganska smal och tillåter ej att man möts, men det fungerade bra ändå och

ingen verkade bli irriterad över att det ibland tog lite tid att ta sig ut eller in. Flera gånger fick jag ta emot uppskattning över arrangemanget. "Ni i MGCC är riktigt bra på detta!". "Det här är årets höjdpunkt". Flera uttryckte också sitt gillande över den nya byggnaden med restaurang, omklädningsrum och toaletter. Egentligen såg jag bara ett enda problem och det var att ett par tävlande kopplade upp sig i elskåpen med vanliga inomhuskablar. Med tanke på att det var så blött kändes detta som ett riskmoment. Fast det är ju en fråga som andra har bättre kompetens att bedöma än jag. Tog upp det med banbolagets representanter, men de verkade inte bekymrade. Inget hände, så tydligen oroade jag mig i onödan.

Väl mött nästa år!

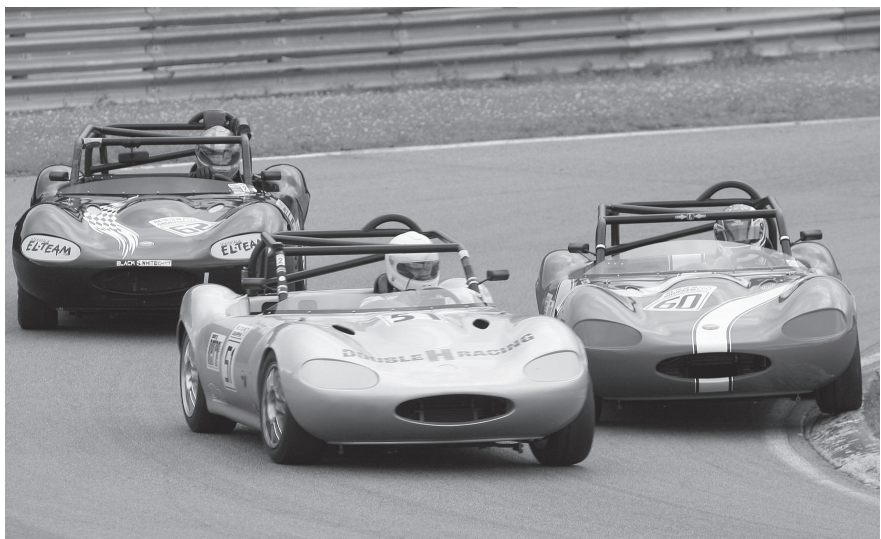


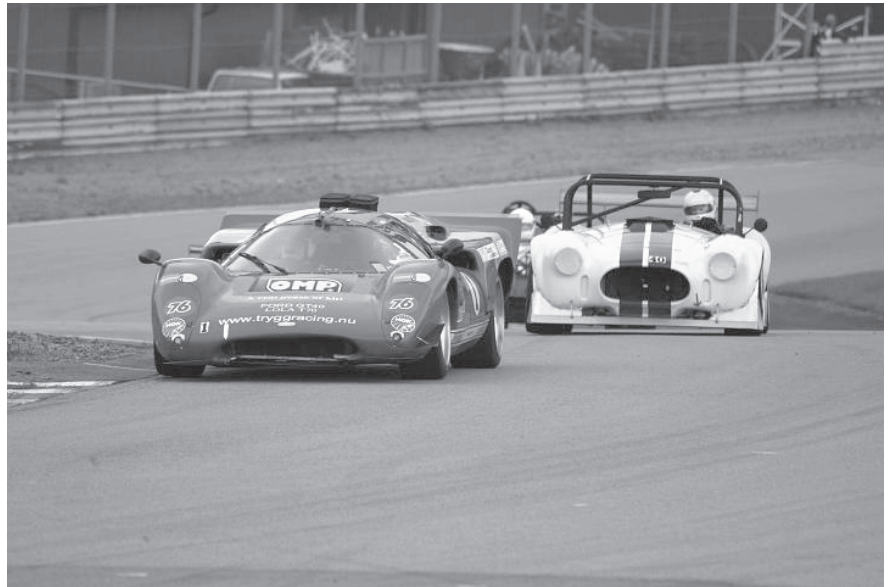
Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Svenskt Sportvagnsmeeting 2007

Åke Richter

Under helgen 6-8 juli var det åter dags för sportvagnsklubben MGCC att arrangera sitt numera väletablerade Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp. Året som detta arrangemang startade var 1973. Följaktligen var årets upplaga av SSM den 34:e i ordningen. SSM som av många anses vara årets höjdpunkt bland sportvagnstilldragelserna, har under åren vuxit sig allt större. Förutom ett stort antal racingklasser, med totalt över 200 startande omfattas arrangemanget av ett familjerally under lördagen med drygt 150 anmälda ekipage. Parkeringen för gästande sportvagnar och sportvagnsklubbar, liksom ett stort antal utställare bidrar till att få en familjevänlig inriktning och attrahera en bred publik. De racingklasser det tävlades i under lördagen och söndagen omfattades av: Roadsport, Modsport, RS och Clubman, Ginetta Cup (ny för i år) äldre GT/GTS, äldre standardbilar under resp. över 1150cc, nyare och äldre formelbilar med förkrigsbilar, Formel Vee, Formel Ford, nyare standard och GT bilar samt äldre tvåsitsiga RS bilar. Det bjöds m.a.o. på härlig racing för alla smakriktningar under helgen.

Lördagens rally startades från Skottorps slott och hade traditionsenlig målgång på Ring Knutstorp. Som rallydeltagare fick man visa prov på både körskicklighet och skarpsinne samt tålamod med vädret. Dock verkade många ha delegerat över tankeverksamheten till co-drivern (hustrun?) när frågeställningarna vid kontrollerna blev för besvärliga. Mellan kontrollerna och manöverproven kunde man emellertid slappna av och njuta av landskapet och de fantastiskt fina vägarna. En sträcka på ca. 10 mil, om man inte irrat bort sig för mycket mellan kontrollerna.



Intresset från sportvagnsklubbarna att delta och presentera sin klubb under SSM har blivit allt större. Ett drygt tiotal klubbar var representerade och hade tilldelats egen klubbparkering inom området. Flest deltagare hade Porsche och Lotusklubben med ca. 40-50 utställda bilar vardera. Tillsammans med övriga gästande sportvagnar på parkeringen så uppvisar alla dessa klubbar en imponerande samling sportvagnar från olika tidsepoker och tillverkningsländer. Det är ett sant nöje att som sportvagnsentusiast ströva runt bland alla TVR. Triumph, Jaguar, Alfa, MG, Morgan, etc. bara för att nämna några ur märkesfloran. Även bland deltagarna i de olika racingklasserna fanns en mångfald äldre karismatiska märken, såväl som de av nyare årgång (fr.1927 till 2007). Att som åskådare se och höra ett startfält med Bugatti 35B, MG TA, MG Magnette K3, Bugatti 37A och MG Magnette K rusa förbi är som att sitta i en tidsmaskin och förflyttas sjuttio år tillbaka i tiden. Därmed inte sagt att racing med moderare bilar och ny teknik skulle vara

mindre intressant, men det väcker ju lite andra känslor.

SSM är en tillställning med bra flyt i verksamheten, sällan några längre pauser eller avbrott mellan tävlingsheaten. (Så länge ingen är ute och provåker i grusfällorna) Två extranummer hade man ändå lyckats klämma in i tidschemat. En "demokörning" med Ronnie Petersons March 761, som han rattade till seger i Italiens Grand Prix 1976. Nu var det emellertid Tommy Brorsson som fått äran att ta plats bakom ratten i denna raritet. Det kan sägas mycket om denna bil, men jag nöjer mig med att konstatera att ljudet då den passerar förbi längs start och målakan är obeskrivligt. Ljudet från den P51 Mustang som kom insvepande på låg höjd över banan var inte mindre imponerande. En lång högersväng, ny inflygning rakt framifrån och man befann sig rakt i skottlinjen. En svag upptagning följde av en stigande roll och den försvann som en prick i horisonten. Man kan förstå hur "Fritz" kände sig då han fick en sådan i backspegeln över Engelska kanalen.

Under lunchuppehållet, då övrig

verksamhet står still, kan man med fördel fördriva tiden med en rundvandring bland alla utställare av böcker, modellbilar, motortidningar etc. Även fullskalabyggsatser bl.a. till Ginetta G20 fanns till försäljning (PG Johansson AB). Ett koncept med "Oldtimer" kaross och chassie, byggd på Alfa Romeo 116 seriens teknik presenterades av Peter Ausgard. Skulle behovet av en hel bilbyggsats inte vara akut, så kanske bara någon reservdel eller lämpligt prissatt tillbehör stilla habegäret för stunden. I så fall fanns Biltema på plats med försäljning av utvalda delar ur sortimentet. Sökte man

racingrelaterade produkter till sig själv eller bilen, så fanns såsom alltid på SSM, Jan&Lisa på plats med sin husvagn.

Svenskt Sportvagnsmeeting har blivit ett välkänt begrepp bland sportvagnsentusiaster. Det är ett omfattande arrangemang med racingverksamhet och depåområde som är öppet för besökare. Familjedly under lördagen, med grillkväll som avslutning. Gästparkering för klubbar och besökande sportvagnar. Div. utställare och försäljare etc. All denna verksamhet är vad man inom näringslivet skulle kalla personalintensiv, men här utförs ett ideellt arbete. Jag vill

därför rikta ett stort tack till alla våra funktionärer som lagt ner ett gigantiskt jobb och fått SSM att fungera på ett föredömligt sätt. Utan era insatser skulle det inte vara genomförbart. Att så här i efterhand summera racinghelgen och lyfta fram någon enskild händelse eller insats ter sig ganska svårt. Låt mig ändå ge en eloge till svensk racings Grand Old Man Erik Berger, som vid fyllda 80 fortfarande körde skjortan av flertalet konkurrenter med sin Ford Escort. En fantastisk prestation som jag gärna skulle vilja se upprepas nästa år.

Tre träningar i regn... torrt kval och torra race! Varför kunde det inte vara tvärtom?

Anders Schildt

Som vanligt började Sportvagnsmeeting redan på torsdagen för min del med uppställning av racerbil och därefter påbörja arbetet med de olika åtaganden man har som medlem i SSM organisationen. Varje år är det lika kul. Känslan och intrycken man får när depån börjar fyllas med bilar redan på torsdag kvällen för att vara helt full på fredag lunch är maffiga!

Fredagen spenderades med att köra så mycket träningen som möjligt. Snacka om träning när alla tre passen går i regn och min Austin-Healey dansar rundor som en björn på blankis! Kul var det i alla fall och både jag och bilen trivs i halt väglag.

Lördagen går bättre med personbästa på tidsträningen och även rekord för Austin-Healey. Race1 går fint och till min förvåning hänger jag med en del av Elanerna riktigt bra ända tills däcken

börjar protestera mot den lite aggressiva körningen. Hur som helst så slutar jag på 7:e plats och slipar varvtiden lite till.

Söndagens Race2 blir ganska likt lördagens med en putsning med 2/10 sek och en 8:e plats i mål. Fantastiskt rolig fight båda dagarna med Thord Ekegren och Anders Ek i Lotus Elaner. Tack!

Som medlem i SSM organisationen är jag stolt över det arbete vi utfört. För 2007 har vi utvecklat ett bredare samarbete med framförallt Biltema och Energiteknik. Ett samarbetsavtal som löper över två år och därefter förhoppningsvis kan utvecklas ytterligare. Vi har även fått in en del nya mindre sponsorer som tex Orion Racing, SydHäft osv. och utvecklat samarbetet med Yamaha-Center och Subaru.

Vår stora samarbetspartner, Fabas förlag med tidningarna Nostalgia,

Bilsport Börsen Bilsport Classic och Bilsport Retro har generöst hjälpt oss med annonser och reportage bl.a. och vill gärna utveckla Sportvagnsmeeting ytterligare tillsammans med MGCC. Ett gott betyg åt MGCC på en mediemarknad som är väldigt svår att komma in på.

Nytt för i år var nya pikétröjor med logotyper från sponsorer samt kepsar till alla funktionärer. Vi hoppas på bättre och varmare väder nästa år så att våra sponsorer kan exponeras som det var tänkt och inte innanför varma tröjor och regnjackor.

Personligen var årets Sportvagnsmeeting mycket lyckat och känslan av att få vara med och arrangera en så stor Sportvagnsträff är mycket stor. Vi ses igen nästa år!

Be British! The Big Healey leading a Lotus Elan in Gulf Colours and a Ginetta G4...

Reportaget är från Bilsport Retro Cars nr 5 2007



Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp har blivit en uppskattad tradition. I år kördes 34:e omgången! Fantastiskt! Det är också ett otroligt arbete som arrangerande MGCC (MG Car Club Malmö Centre) lagt ner och fortfarande lägger ner. Ett kulturarbete om något. Så sträck på Er, MGCC:are! Well done.

Roadsport såg Christer Almqvist i Caterham Seven vinna båda loppen med marginal i klass A. Mikael Wiklund tog hand om segern i båda loppen för klass B med sin Alfa Romeo GTV och i klass C var Magnus Dahlin, Caterham Seven, dubbelsegrare.

Modsport I-III blev lite dramatiskt med en smärre smäll

mitt i startområdet. Det innebär att första racets segerherre Arne Parnheden, Porsche, inte kom till start i det andra, som nu vanns av Villy Zielinski i en Lotus Europa.

RS CLUBMANKLASSEN hade förstärkts med en del andra bilar. Hela tjugo startade i det första racet. Hans Karinen i en Acid R2 före Thomas Nilsson i PRC S98 och Petter Berger trea i en Phantom. På fjärde en annan Berger.

Anders Berger, son till legenden Erik, rattades en Radical.

I det andra racet försvann Karinen vilket kom att innebära de som kom närmast i det första racet flyttade upp ett steg! På fjärde hästmannen Peter Eriksson från Flyinge i sin PRC-Opel.

I klassen för tvåsitsiga racerbilar (sic) var Anderstorps forne hundkojesuverän, Niklas Johansson, helt överlägsen. En stor dag för Howden Ganley och Tim Schenkens konstruktion. I det första racet var de första sex ekipagen av märket Tiga!

I klassen för äldre GT och GTS-bilar blev det heller ingen diskussion om vart den största pokalen skulle gå. I båda racen tog Tomelillas Rolf "Myggan" Nilsson hand om segrarna med sin välpreparerade Lotus Elan. Hela 25 startande. Det kan kanske vara på sin plats att notera hur fort dessa bilar går än idag. Eller vågar vi påstå att de aldrig gått så fort som nu...?

Äldre standardvagnar under respektive över 1.150cc bjöd

på intressanta startfält. I den mindre klassen inte mindre än fjorton olika bilmärken/modeller av tjugo startande. Det säger en hel del. I det första racet drabbades Arne Allard i Kaj Wallins magnifika Fiat Abarth 1000TC av batterihaveri på väg ut till start. Men i det andra vann han säkert före första racets segerherre, Nils-Olof Jonsson, Saab Sport.

I KLASSEN ÖVER 1.150cc slog Goliat lille David! I klartext var det Smålandsstenars Tomas Gustavsson som i båda racen visade "Altmeister" Tommy Brorsson i Ford Lotus Cortina hur en Ford Mustang ser ut bakifrån.

Formelvagnsentusiasterna hade närmast Hjulafton på Ring Knutstorp med tre klasser av ▶

34:e SSM: ÅRETS HÖGTID!

Svenskt Sportvagnsmeeting arrangerades i år för 34:e gången. Och SSM blir, om möjligt, bara bättre och bättre! SSM har för länge sen blivit årets högtid, inte bara för sportvagnsentusiaster, utan för bilentusiaster i alla former. I år kryddade man med en demo av Ronnie Petersons segerbil från Italiens Grand Prix på Monza 1976. En njutning både för öga och öra...

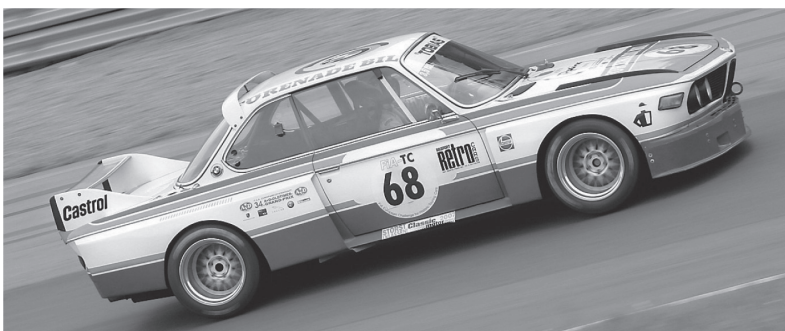
AV SVENERIC ERIKSSON (TEXT), JOAKIM JOHANSSON, HÅKAN LINDER (FOTO)



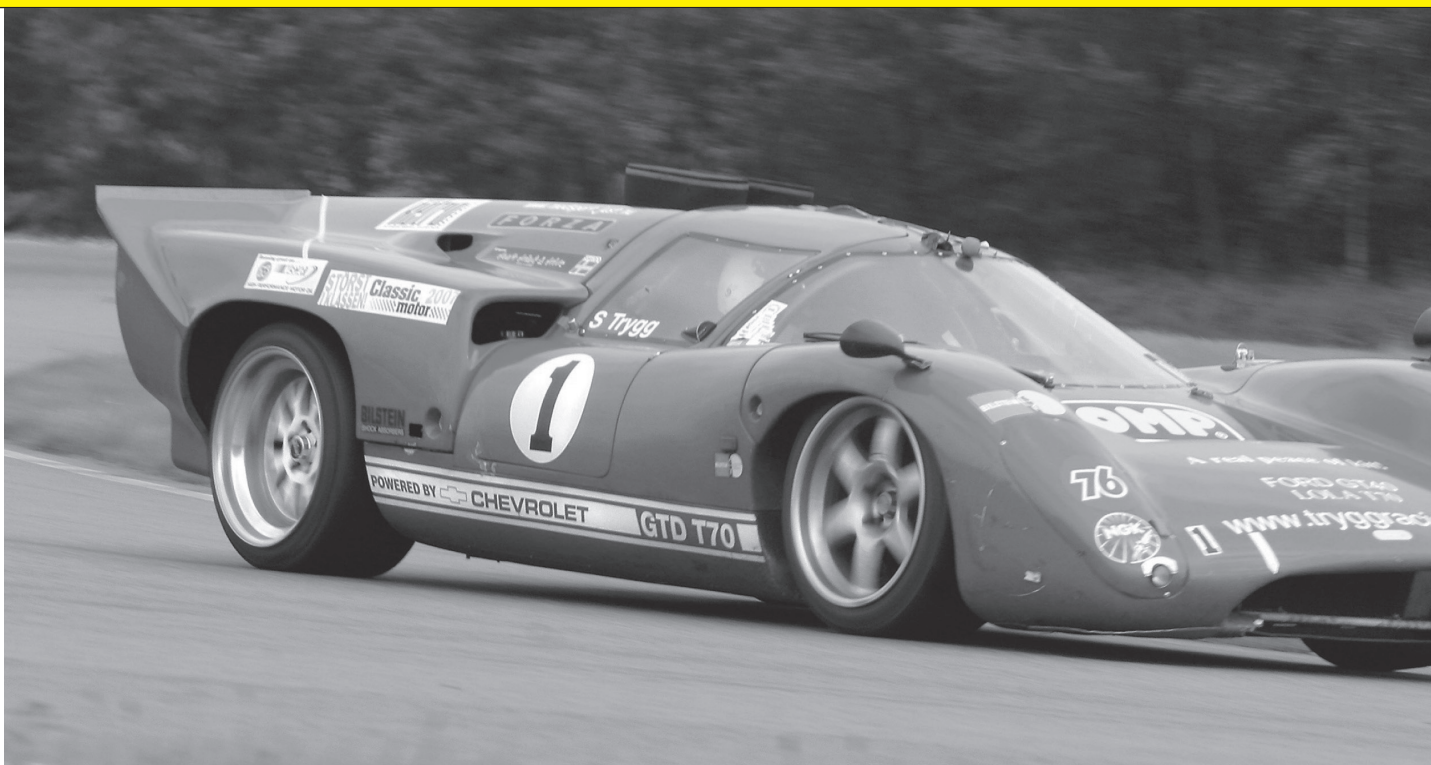
En Ford Galaxie är definitivt inte den enklaste pjäsen att ta runt Knutstorps kringelikrokiga slinga. Men Peter Kaiser gjorde bra ifrån sig en tionde och en elfteplats skäms inte för sig.



I den nya populära sportvagnsklassen Ginetta Cup finns redan över tjugo bilar och tre av dem rattas av tjejer! Fr.v Jenna Brorsson, Patricia Nordén och Ulli Söderpalm-Löhr.



Tredje generationen Söderström bakom ratten i företagets mest segerrika tävlingsbil – BMW 3,0 CSL. Denna bil rattades på sin tid med framgång av Rune Tobiasson. Nu har Joakim Söderström, chef för Förenade Bil i Malmö, tagit över med den äran.



Dumma skämt om Lucas undanbedes! Men ibland får man inte stå främmande för en springstart om man har en MGB...



Den mindre klassen äldre standardvagnar samlade fjorton olika bilmärken till start. Bo Severinsson, RHK Löddeköpinge kämpade men fick bryta i andra racet med sin Renault R8 Gordini.



Ginetta Cup är klassen för alla åldrar – och plånböcker! Linköpings Carl-Eric Sköld tillhör gruppen 50+ men kör så det ryker och har varesinnigt kul.



Jörgen Carlsson, RHK Göteborg i sin Merlyn Mk3 körde till sig en framskjuten placering i klassen äldre formelbilar.

► stort intresse: Äldre formelbilar A-D, Nyare formelbilar samt Formel Vee (där även icke FVee-bilar syntes!).

ÄLDRE FORMELBILAR bjöd på ett minst sagt omväxlande startfält. Per Gustafsson i Brabham BT18 vann första racet före Magnus Ahlqvist i Cooper T71 (F2) och Jörgen Carlsson, Merlyn Mk.3. I det andra racet blev det ombytta roller efter en intensiv kamp mellan de tre toppmännen. Nästan som i fornstora

dagar! Till slut avgjorde Jörgen till sin fördel, 1,474 sekund före Per och 1,787 sekund före Magnus!

Klassen för nyare formelbilar blev mager, bara sju startande. Man undrar om det inte står många passande bilar i garage och på logar och samlar damm och väntar på att bli äldre...

KLASSEN FÖR NYARE standardvagnar samlade trettio tre bilar på startlinjen! Även här var märkes- och modellskaran

brokig. Flest Fordar med modeller som Boss 302, Capri 3100RS, Escort TC, Escort Mk.1 och Mk.2 i olika upplagor. Där fanns BMW 3,0CSL, 2002ti, 2002. Anders Dahlgren hade dammat av sin VW Scirocco. Chevrolet Camaro SS med 427cui. Renault R8 Gordini, Opel Commodore GS (Jürg Bächli), NSU 1200TT, Mini Cooper S, Porsche 911, Volvo i olika utföranden, dito Alfa Romeo.

Malmö K-G Almström vann båda loppen i sin BMW 3,0CSL. I det första kom Anders Berger

tvåa och Greger Petersson trea. I det andra gick Greger upp i ledning momentant med sin vita Escort Mk.2 men tvingade bryta efter tre varv.

MIKAEL ÖSTERBERG i den stora sjuliters-Camaron tog då andraplatsen före publikfavoriten Erik Berger (80+) i Ford Escort! Sonen Anders tätt efter.

Noterbart är att Joakim Söderström åter vädrade sin 3,0CSL, tidigare körd av Rune



Tre publikfavoriter från sextioalet: Mini Cooper S, DKW Junior F12 och Saab.

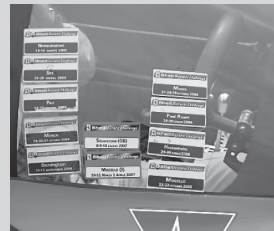
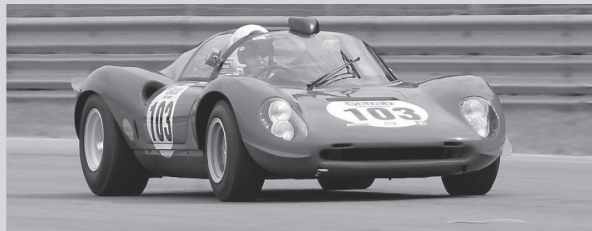
Tobiasson. Att Jürg Bächli körde snabbt i sin mörkblå Commodore. Att Axel Ekman rattade Volvo PV544. Att Tomas Hall körde upp sig till en sjätteplats i det andra racet med sin Escort BDA. Och att Anders Dahlgren tog en fjärdeplats och en tolfte med sin VW Scirocco.

Två race som till fullo uppskattades av publiken.

Summa summarum: Åter ett fint arrangerat, olycksfritt SSM att lägga till handlingarna. Grattis!



KÄRT ÅTERBESÖK PÅ KNUTSTORP...



I samband med en presskonferens inför årets SSM, fick Ring Knutstorp besök av en raritet som inte setts många gånger sen en ödesdiger racingsöndag på sextioalet. Det handlar om "Den Lilla Ferrarin" eller för att vara mer exakt, en Ferrari Dino 206S.

Bilen kan sägas vara en mindre kopia av den magnifika Ferrari P3-P4. Den har en skönsjungande V6-motor på 2 liter och 218hk vid 9.000 varv/min. Den hade dessutom en riktigt tätstegad sexväxlad växellåda.

Då, den gången på sextioalet, kördes bilen av ägaren, Gustaf Dieden, som köpt bilen av Ferrariagenten Tore Bjurström i hemstaden Örebro. Bilen hade tidigare använts av det brittiska Maranello Concessionairesstället. För att göra en lång historia kort, bar det sig inte bättre än att Gustaf körde av banan efter Litokurvan, vid klubbstugan, och hamnade i en bäck. Allt sedan dess har folkumorn kallat den vackra pjäsen från Maranello för "Bäckabilen."

Gustaf försvarade sig med att gasen hängt sig och bilen skenat. Men det ville ingen tro på. Gustaf,

en rikemansson, hade klantat till det, menade man. Stackars Gustaf. Det visade sig vid efterforskningar att detta trista fenomen med en gas som ville hänga sig, hade inträffat tidigare. Men då hade "experterna" slagit till dövsörat.

Bilen övertogs senare av en annan Örebroson, Hans Wängstre, som körde bilen tillsammans med Evert Christoffersson i flera internationella långlopp. Därefter ställdes bilen undan i flera år tills entusiasten Claes Jung övertog den och lyckades övertala mästern Jens Hansen att starta en omfattande renoivering. Jens, känd för sin segerrika Hansen FVe-bilar, gjorde ett fantastiskt arbete. Efter några år stod "Den Lilla Ferrarin" klar i ett skick bättre än ny!

Idag värdas och körs bilen av Claes gode vän Lars Wramell, mer känd som ena halvan av oljekylarexportföretaget (långt ord!) Setrab, för övrigt leverantörer till Ferrari!

Tyvärr fanns det ingen passande klass för Lars att tävla i vid årets SSM, så publiken missade godbiten. Men nästa år...?

TONER FÖR MILJONER PÅ KNUTSTORP



Ibland kan även drömmar slå in och bli verklighet! Som nu senast på SSM. Ty det var då det spreds högvarviga F1-toner över den skånska banan vid Söderåsens fot.

Banägaren Staffan Svenby hade älskvardheten att låna ut sin nyrenoverade fd. Ronnie Peterson March 761 till Tommy Brorsson som kunde köra några högt uppskattade demorundor på banan.

Ronnie's segerbil från Italiens Grand Prix på Autodromo Nazionale di Monza 1976 kom till Knutstorp med i England reviderad Cosworth DFV-motor medan bilen i övrigt värdat ömt av Bertil Carlsson i nordväst-Skåne. Tommy Brorsson

gladdes särskilt över att Staffan inhandlat helt nya Avondäck.

— Att köra på gamla "träddäck" från den tiden är nästan livsfarligt, kommenterade Tommy. De blir inte varma på rätt sätt och greppet obefintligt. Under mina år i historisk racing har jag sett många exempel på bilar med antika däck försvinna av banan...

Hur var det nu att köra F1 på Knutstorp, Tommy?

— Ja tack, det var kul. Staffan hade sagt att 8-8.500 varv på motorn skulle bli lagom. Men det visade sig att motorn tyckte bättre om 9.000, erkände Tommy leende.

— Sen kan man säga att Knutstorp knappast är någon F1-bana. Den gången på Monza, satte Ronnie snabbaste varv med 1.41,3 vilket motsvarade ett snitt på 206,120km/t. Toppfarten på rakan lär ha legat på 340-350km/t...

När Tommy Brorsson kom ut på banan i Marchen avstannade allt depåarbete och runt banan stod publiken andäktigt lyssnande till de toner som vi sällan eller aldrig får höra numer. När Tommy efter några varv gick i depå — applåderade publiken! När hände det senast på en svensk racerbana?

— Det var dagens behållning, sade Staffan Svenby. Att se och höra publiken applådera... det var stort! Då glömmar man gärna vad det kostat att ställa bilen i ordning!

Racing på toppnivå!

Petter Berger

Under min uppväxt så präglades jag av min far till stor del. Det var viktigt att man tänkte på vad man sa och att man tänkte efter innan man genomförde något. Farsan är utbildad maskiningenjör och arbetade sina första år på Tetra Pak som konstruktör innan motorintresset släpade honom ut ur kontoret i Lund och ner i en smörjgrop någonstans för att en Morris Minor eller någon annan högkvalitativ prestandamaskin behövde åtgärdas.

Sedermera startades en egen bilverstad vid namn Bilmekano tillsammans med en något äldre kollega som kemin stämde med. Denna bilverkstad innehöll många attribut som man kan längta till idag. Det var ett förhållandevis lågt tempo, cigarettluft som ingen klagade på, nybryggt kaffe, ATF-olja, svag bensindoft och kvarterspoliser med vapen och roliga mössor som slog ihjäl ett par timmar i det inoljade ekinredda kafferummet. I detta kafferum föddes många idéer. B.l.a byggdes min trampebil om till eldrift med en Volkswagen 6 volts startmotor kopplad till ett 12 volts batteri.

Den accade från 0-10 km/h på bråkdelen av en sekund och kunde skrämja slag på vem som helst. Trampebilen evolutioneerade sedan till bensindrif och efter ett antal vidareutvecklingar fanns inget kvar av min kära Kettcar som märket hette. Den hade förvandlats till en regelrätt crosscart och jag hade blivit ett stående inslag för Svedalaungdomarna att kika på efter skolan. Hela historien fick ett snöpligt slut när jag voltade med farkosten och krossade mitt näsben. Dagen efter hade pappa monterat isär kärran och skurit ner chassit med gassvetsen så att detta inte skulle kunna upprepas. Istället för vi till Lund för att kika på en gokart som en bortskämd unge velat ha men aldrig brukat. Jag minns att han som sålde den hade en spritt språngade ny Mercedes 190 med ett otroligt nyskarpande och utmanande kjolpaket. Detta var någon gång -84.

Ett antal år av gokartåkande följde med hyfsade resultat. Framförallt har det gett mig goda minnen av gemenskapen som bara en far och son kan ha.

Under åren som följt har det varit

mycket motorsport; karting, långlopp, roadracing, enduro, cross, jetski, standardbilsracing. Något av det roligaste och mest givande har jag faktiskt upplevt på senare tid. Det är att köra racersportbil i clubmanklassen. Vi som är intresserad av motorsport och då kanske främst banracing har alla drömt om Formula 1 eller Le Mans-bilar. Många har fädrar som legat och rullat sig i en skön dröm när de forsar fram på Mulsanne rakan och sedan utan att egentligen att veta om det spenderat gigantiska belopp och äktenskap för att få sonen att i realitet ratta en Lmp 1 bil sidan om Andretti och grabbarna. Tyvärr så kommer detta aldrig att hända. Till 99.9% så kan man faktiskt utan skämmas be de flesta som håller på med "motorsport karriärer" att stillsamt ändra fokus och istället skaffa sig ett bra jobb och en snäll fru för då kan man faktiskt göra en annan riktigt läcker grej. Man kan ratta en racersportbil längs med Anderstorpsrakan och behålla både äktenskap och huset. Detta har jag gjort och det är kanon! Bilen som är införskaffad är den första svensksbyggda Phantomen som rattades av byggherren och välkände MGCC profilen Jan Nordgren mellan 2003-05.

Klassen bjuder på alla de moment som bra banracing ska innehålla: extrema kurvhastigheter, downforce i massor, tåliga drivlinor, bra reglemente med begränsningar på fördyrande ingredienser, bra tävlingar (SPVM), hård konkurrens och gubbmys. Klassen är fullständigt unik vad det gäller prestanda per krona och är den tredje snabbaste bilklassen i Norden efter Formula Renault och Radical. På senare år har klassen vad jag förstår samlat lite yngre förare som mig själv (32 år) vilket är mycket tillfredsställande. Vi är idag ett gött gäng på ca 20 piloter med insikten att det viktigaste



är att ha skoj samtidigt som vi tävlar. Bilarna är mycket lätta farkoster på ca 470 kg. Motorn är en stryktålig Ford 1,8 16 ventilare med dubbla Weber och bättre tändsystem. De ger ca 160-170 hk vilket är tillräckligt för att köra minuten på Knutstorp. Clubmanbilarna är mycket lättarbetade vad det gäller fjädring och chassi och man lär sig kvickt vilken enorm betydelse ground effect och downforce har för bilens uppträdande.

Denna säsongen har vi utvecklat en ny botten som suger sig fast bättre och chassit har betydligt högre frekvens (hårdare fjädring i hela registret). Samtidigt har 20 nya hästkrafter trollats fram genom att avlägsna de 30 mm halsringar som av misstag letat sig in i förgasarna. Sammantaget har dessa förändringar gjort att Phantomen gjort skäl för namnet och att jag kunnat vinna årets samtliga tävlingar med banrekord på några stycken. På årets Svenskt Sportvagnsmeeting på Knutstorp upplevde jag ett av de mest spännade racen. Precis innan vi skulle köra fram

till line up så bestämde vi oss för att köra med slicks eftersom det verkade som det skulle kunna torka upp snabbt. Våra maskiner fungerar dessutom som hyfsade dammsugare så banan torkar snabbt när vi kör. Sagt och gjort kom vi ut på slicks och jag stod i pole. När starten gick var jag säker på att kopplingen eller lådan gett upp eftersom jag i till synes ultrarapid accelererade framåt. In i första kurvan var jag nionde bil. Slicksdäcken fungerade överhuvudtaget inte de första tre varven för att under varv fem gå bättre än regndäcken. Efterhand plockades bil efter bil och jag kunde köra in som etta i Clubman slagen endast av 2 RS-bilar (2 liters motor) med några tiondelar. Söndagens race bjöd på torrt väglag och ett nytt varvrekord 1.00,8!

Till KM3 på Sturup så samlade vi ihop flertalet av clubmanbilarna för att köra en Clubman Cup deltävling. Vädret bjöd på solsken av det starka slaget och allt var på topp. Stockholmarna och danskarna var helt vilse på den kurviga och kuperade Sturupsbanan. Värt att

nämna är en av deltagarna som heter Pete Roberts. Han körde från norra Norge för att köra denna förmiddag. Tur och retur rörde det sig om 230 mil! Evenemanget avslöpte enligt MGCC-standard d.v.s mycket väl. I racet stod jag i pole med en norrman vid namn Stewart Laursen på andra plats. Starten var en av de sämre jag gjort och med hjulspinn som heter duga var jag snabbt nere på fjärde plats. Efter ett varv hade samtliga utom Stewart passerats men i första kurvan efter nya målakan fick han också ge sig. Jan Nordgren och Sören P. Christensen hade en tuff fight som bjöd på en skev följkant för Sörens del när de kramades i Dammakurvan och lite gummiöverdragen sidepod för Jans del. De korsade mållinjen med ett par hundradelar sinsemellan. Tyvärr fick jag en lite för enkel resa och vann med ett halvt varv till godo.

Slutligen vill jag bara påminna er om att denna klassens kvalitéer påminner mycket om Formula 1 på 70-talet. Det går fort fast på lite sladd. Och det är inte så dumt att uppleva lite av det...

Olämpligt uppträdande i trafiken

Per Broberg

Efter KM3 på Sturup 2007-08-04 blev byaföreningens ordförande i Nötesjö omkörd av sju röda bilar på väg från Sturup. Vägen är en 70-väg och bilarna blåste förbi honom. Han är själv en motorsportsman men tycker att dessa bilar visade dåligt omdöme.

Läs också klubbens stadgar

§ 2 Klubbens ändamål

Klubben har till ändamål att genom tekniska kurser och anordnade av tävlingar befrämja intresset för bilsport och sportbilar, körskicklighet samt ett gentlemanmässigt uppträdande i trafiken.

Om det var våra medlemmar som körde på detta vis är det ingen fördel för klubben i det framtida samarbetet och användandet av Sturup Raceway.

Undringar och funderingar kring historisk racing

Allan Göransson

Min första kontakt med en Midget-racer var på tidigt 50-tal. På Jägersro i Malmö. Bilarna var små och verkade lätthantade, gick fort på kolstybber, med långa svepande sladdar. Jag var i 18 årsåldern och ville naturligtvis gärna pröva på. Men jag insåg det omöjliga och lade det hela åt sidan.

Då och då läste jag om dessa bilar - resultatlistorna i Teknik för Alla. Men det var bara att glömma. Jag fick nöja mig med min Triumph MC.

Åren gick, jag kom igång med sportbilar - MG, Porsche, Lotus, Ginetta m.fl. Nu dök ett nytt namn upp, på slutet av 60-talet - Mallock U2. Om man bläddrade i en engelsk motortidning så dök namnet upp på var och varannan sida.

Detta resulterade i att jag 1970 köpte delar av Arthur Mallock och byggde en Mk11. Denna tävlade jag med i 15 år, mestadels med bra resultat. De första 10 åren med U2:an körde jag nästan bara tävlingar i MGCC-regi. Och i SSK. Sedan blev det på alla banorna i landet.

1984 dök Midget-racers upp igen. Först Peter Kumlin, sedan Lars Hågeman. Jag började ringa runt för att finna någon som hade en midget och var villig att sälja. Tanken var att hitta ett restaurerings-objekt. Jag fann en i Eskilstuna, en SWEBE. Det visade sig vara den sista som byggdes, bil nr 8. Mallock-bilen fungerade perfekt, så jag kunde ägna all tid åt SWEBE:n. Det gick undan i garaget. Vilken motor skulle jag välja? Det fanns motorfästen till både Jap och Triumph. Eftersom jag hade viss erfarenhet så valde jag Triumph.

1987 var bilen färdig, lackerad och klar för besiktning. Vi provkörde runt kvarteret. Lars W, Per och Lars H knuffade igång. Under första varvet hann ingen reagera. Men på andra rundan hade det samlats publik. Därför körde vi snabbt in i garaget. Grannarna var

annars ganska tåliga. Jag startade ibland Mallock:en med fritt blås. Då visade DBa-mätaren 131! Dom var som sagt väldigt tåliga.

Fler och fler midget-racers dök upp. Per H satsade på Cooper med Manx motor. Brodern Lars valde SWEBE, men hade även annat på lager. Det var stadig uppgång i startfällan. Alla bilarna var i ursprungsskick. Vilka däck skulle man välja? Det billigaste och mest tidstypiska som fanns att få var Michelin 15" - 115 fram och 125 bak. Jag minns att Klarberg, L Hågeman och Göransson tog platserna 1, 2 och 3 med dessa däck, vilket vi naturligtvis påpekade i klubb-bladet.

Det gick några år på det viset. Bilarna var populära att se i aktion - långa härliga uppställ och med bra kontroll. Nu började man tala om racing-däck, om Dunlop. Vem snackade, det var bestämt "någon" uppe Stockholm. Vi talade oss samman. Själv ville jag köra vidare på Michelin. Dom som hade köpt Dunlop var naturligtvis för dessa. Jag fortsatte med Michelin längst av alla, men jag fick ge vika för Dunlop, som hade bättre väggrepp.

Blev sporten roligare då? Nej, inte som jag ser det, men dyrare. Däckkostnaden blev 10 gånger högre och kedjebrotten vanligare. Och sist men inte minst - ramrören gick av på helt nya ställen.

Nu började "någon" tala om eld-släckare - 1 kg - helst halon. Var skulle den sitta? Efter många om och men fann jag en plats. Men plötsligt var halon helt förkastligt, särskilt i täckta bilar. Det blev till och med förbjudet att äga en halonsläckare.

Vad skulle nu komma, 2,5 kg släckare, pulver, skum eller lättvatten? Jag valde lättvatten med tanke på släckning av metanolen. Men var skulle denna projektil placeras? Det var svårt att placera en 1 kg halonsläckare och minst dubbelt

så svårt med 2,5 kg lättvatten. Men nu sitter den på plats, efter många tag kring hakan och pannan innan det lyckades.

För några år sedan var "någon" igång igen. Varje team skulle ha 1 st. 10 kg-släckare i depån. Jag skaffade en sådan. Om regeln självdött vet jag inte, men någon uppföljning har, så vitt jag vet, inte gjorts. Dessa släckare kunde kanske användas runt banan, så de var lätta att tillgå om det skulle uppstå ett behov.

Jag vet inte om det finns någon statistik över hur många gånger man släckt bränder med dessa små släckare. Men jag vet att placeringen av dessa små släckare utgör ett stort hinder för att komma i och ur bilarna. Borde man inte ompröva behovet?

Lite HTP-snack.

Jag har följt debatten på klotterplanet och tycker att många inlägg aldrig skulle skrivits. En del har kommit på pränt under sena timmar när omdöme saknats. Andra har tillkommit då man varit så ilsken att man inte vet vad man själv menar.

Kostnader: 5.000:- = 2 st. däck eller bättring av lackskada eller ... Men du vet vad du betalar för. Men 5.000:- för HTP. Vad får du? Vad jag förstår går 2.200:- till administration av handlingar inom SBF. Resten, 2.800:-, är då arvode för besiktning. Hur många timmar tar besiktningen?

Har bilen funnits på banorna de senaste 10-20 åren så borde det gå väldigt fort. En helt nybyggd bil tar kanske längre tid. Men då kanske det finns skäl att ha olika priser.

Inkomsterna kunde varje besiktningsman deklarerar som enskild firma, lämna kvitto på pengarna, så som man förväntar sig att alla gör. Tar man bilersättning så är ju detta avdragsgillt.

Har vi tillräckligt med besiktningsmän? Är det bara ett fåtal som är kun-

niga? Vem utbildar besiktningsmän? Det är åtminstone inte försvarbart att det transporteras en massa mil från och till för besiktning.

Nu talas det om att starta en Bilsportsunion. Det lär vara fullt möjligt och tillåtet. SBF svarar att man välkomnar detta och att man då måste skärpa sig. Är det inte bättre att man skärper sig innan, så att vi slipper fler förbund. Det är inget fel på förbundet som sådant och definitivt inget fel på tjejerna som servar

oss. De är alltid glada och pigga och löser praktiska problem nästan på stubinen. Dom övriga i SBF känner jag inte så väl, men namnen har jag hört i många år. Är dom fortfarande intresserade eller är dom bara kvar av gammal vana? Självt har jag också varit med i många år och jag är fortfarande intresserad. Men det måste ju vara någon djävla ordning i en organisation. Eller?

HTP på avbetalning?

Är detta ytterligare ett sätt att

visa sin maktfullkomlighet, men ändå framstå som "lite snälla"? Varför inte tala klarspråk. Vart går pengarna? Hur mycket ska FIA ha?

Det märke, som erhålls efter godkännande av bilen, skall sitta på synlig plats. Skadat märke skall bytas mot nytt - kostnad 500:-. Det kan bli en säker inkomstkälla.

Jakriborg Prix, 17 maj 2007

Ingemar Wittström

Mitt mellan Malmö och Lund ligger Jakriborg. En modern medeltidsstad där det är Hansans höga gavlar och trånga, krokiga gränder som utgjort förebilden.

En utsökt miljö för att inrama en helt unik tävling där endast historiska sport och racerbilar av förkrigstyp är inbjudna att delta.

Varje Kristi himmelfärdsdag inleder ett tjugotal Bugatti, Amilcar, MG, Riley, Mathis och andra racer- och snabba sportbilar sitt raceår, genom att delta i Jakriborg Prix. De framförs av en grupp entusiastiska förare vilka delar filosofin att bilarna skall användas aktivt, inte bara vara smycken i garage eller på museum. Förare som glädjer sig själva, kollegerna och publiken genom att aktivt köra och visa upp ett stycke teknisk kulturhistoria.

Detta överensstämmer med arrangörernas ambition att bjuda deltagarna, de boende och publiken på unika upplevelser.

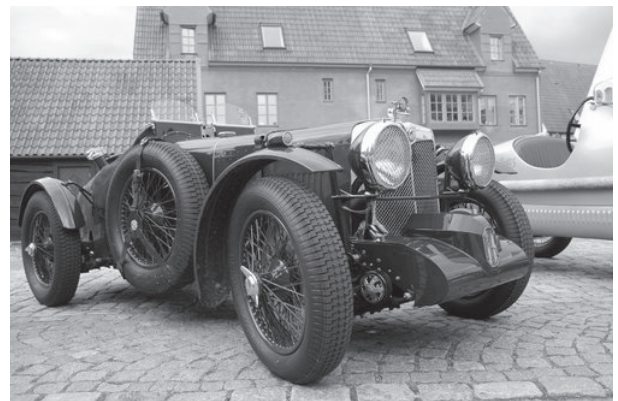
Förarna och co-drivers inledde dagen med att samtliga bilar samlades på det

avlysta torget mitt i Jakriborg och att man avnjöt en gemensam frukost på det lilla caféet just bredvid. Samtidigt som de boende och publiken kunde njuta av en perfekt första närkontakt med klenoderna.

Äldre herrar och unga grabbar ömsom stod djupt lutade in i bilarna, ömsom intog knäställning in under för att kolla stela framaxlar, kompressorer och annat.

Efter frukosten öppnades en av gränderna upp och bilarna kördes i parad ut till tävlingsområdet, en fd trafikutbildningsplats, som ligger i direkt anslutning till medeltidsstaden.

Här kördes race mot idealtider för respektive fordon. Detta då bilarna uppenbart har olika förutsättningar, då förkrigsklassen tidsmässigt spänner över mer än trettio års teknisk utveckling. Samtliga deltagare upplevde gemytliga



race under gentlemannamässiga och kamratliga former.

Depåområdet som ligger i direkt anslutning till banan är en ren guldgruva för publiken, som har direkt tillgång till att kunna njuta av de unika fordonen samtidigt som man kan få initierad information direkt av förarna.

Efter tävlingen återsamlades gänget på torget för att avnjuta en sen lunch på restaurangen strax bredvid. Här ägde även prisutdelningen, med bl. a. det nyinstittade vandringspriset rum.

För mera info, bilder, resultat, mm. Gå in på www.vintagesportscar.se

Bilservice i djungeln!

Ingvar Thorell

Hur ett kardanstångshaveri kan starta ett lönsamt företag.

1984 bestämde Volvo att starta försäljning av lastbilar i Asien. Jag placerades i Singapore med uppgift att göra en marknadsplan för området och öppna nya marknader. Spännande uppgift! Efter att jag rest runt och träffat olika handelshus och återförsäljare kontaktades jag av en 22 årig nya zealändare Jeff Barker. Jeff hade jobbat några år som mekaniker i östra delen av Borneo, i den del som tillhör Indonesien och kallas Kalimantan. Jeff beskrev entusiastiskt hur expansiv lastbilsmarknaden blivit i Kalimantan. Timmer, kol, mineraler och billig arbetskraft gjorde att stora bolag från USA och Australien etablerade sig i Kalimantan. "We can do a lot of business here! I can sell the Volvo Trucks here," påstod Jeff självsäkert.

Jag föreslog att vi skulle prova det tyngsta segmentet i marknaden där de stora amerikanska lastbilstillverkarna som Kenworth och International etablerat sig. Gemensamt uppvaktade vi bolag inom skogsindustrin. Kalimantan har en av världens största arealer med regnskog; mahogny, teak och jakaranda. Att besöka avverkningsplatserna var inte lätt. Det blev till att chartra ett litet flygplan till något avlägset flygfält och därefter ge sig upp för floden inåt landet med en s.k. speedbåt, alltså en 5 meters snabbgående motorbåt.

Efter några månaders intensivt säljarbete lyckades vi sälja tre vagnar till ett skogsbolag. Vagnarna som vi rekommenderade till kunden var de tyngst specificerade vagnarna Volvo kunde bygga. Motorer på 385 hästar, turbo och intercooler, 14 växlar, navreduktion, förstärkta axlar osv. På djungelns skogsvägar gäller inga totalvikter på fordon. Med



två trailers blev totalvikten över 150 ton. I Sverige har vi totalvikter på 60 ton och i Europa 38 ton.

De tre vagnarna skeppades på pråm upp till den otillgängliga skogsavverkningen. Alla inom i Kalimantanans skogsindustri följde nyfiket projektet. Skulle Volvos vagnar fungera i den tuffa miljön? Kanske skulle det gå för Volvo som det gått för de japanska tillverkarna som aldrig lyckats ordna reservdelsförsörjningen? Branschen var mycket skeptisk till de tre Volvovagnarna.

För att säkerställa servicen byggde vi upp ett ordentligt reservdelslager och placerade en svensk mekaniker, Hasse Pettersson i området. Hasse hade arbetat flera år i Indonesien med bussar och var en enastående mekaniker och van vid strapatser. Vid åtskilliga tillfällen bodde vi ute i djungeln och åt det som lokalbefolkningen åt; ris, chili och kokt vatten.

De tre vagnarna fungerade bra trots att Volvos konstruktörer varnat för de höga totalvikterna. Kunden var särskilt

nöjd med den låga bränsleförbrukningen, 120 liter på 100 km, medan de amerikanska vagnarna drog 200 liter på 100 km. Förarna, som vi utbildat ordentligt älskade Volvovagnarna. Servostyrning, luftkonditionering och synkroniserad växellåda gjorde deras liv behagligt.

Efter en månad hände det oundvikliga; kardanstångshaveri! En kardanstång är som vi alla vet ett tunnväggigt rör med kardanknutar i båda ändar. En ovarsam förare hade släppt kopplingen i Volvon med två fullastade trailers och kardanstången fläktes upp. Den såg ut som en gigantisk vriden sparris.

Vi kunde höra konkurrenterna skadeglatt sprida nyheten att en Volvo havererat. Vi hade ingen kardanstång i vårt reservdelslager. Det fanns heller ingen färdig kardanstång i Volvos reservdelslager. Beroende på att en lastbil byggs efter en specifikation, motor, växellåda, bakaxel och hjulbas ansåg Volvo att det blev för många olika varianter av kardanstänger att hålla i lager. Man

tillhandahöll kardanrör per meter och lösa kardanknutar. Vad göra? Paniken spred sig. Jag visste att det just då stod ett par vagnar på fabriken i Göteborg med samma specifikation som våra vagnar. Jag ringde min kompis Anders i fabriken och bad honom hjälpa oss. Sagt och gjort. Anders snodde en komplett kardanstång från banan i fabriken, lastade kardanen i sin 245:a och körde till Landvetter. 24 timmar senare stod Jeff på flygplatsen i Jakarta, mutade tullen och fick ut kardanstången.

På 36 timmar fick vi igång Volvon. Hela skogsindustrin blev imponerad och intresset för Volvo blev intensivt. I sammanhanget skall man också veta att runt om i Kalimantan stod enorma mängder havererade lastbilar som lämnats för att återförsäljarna inte fick fram reservdelar. Vi fixade kardanen från Göteborg på 36 timmar till en otillgänglig plats i Borneos djungel. Visserligen med helikopter sista sträckan...

Detta blev startpunkten till en stor framgång för Volvo i världens tuffaste



lastbilsmarknad. Jeff blev återförsäljare för Volvo i Kalimantan. Hans affärsidé var att till varje pris hålla kunderna nöjda. Service, reservdelsförsörjning och utbildning av mekaniker blev nyckeln till framgång.

Hösten 2001 ringde Jeff till mig och undrade om jag kunde hjälpa till att få ordning på bolaget. Då hade verksamheten vuxit till 500 anställda över 10 verkstäder och en omsättning på 300

MSEK. År 2002 flyttade jag till Kalimantan och började ett svårt städjobb i bolaget. Städjobbet blev lyckosamt men innebar påfrestningar som dayakernas ockupation av företaget, misshandel, korruption och knivskärningar. Men det är en annan historia, 18 år efter kardanhaveriet som trots allt blev startskottet till ett mycket lönsamt företag.

Res med HH-Ferries till Danmark med rabatt

Som medlem i MGCC får du via HH-Ferries 10% rabatt på alla ordinarie biljettpriser 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

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**