

MGCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 4
2007



KM-säsongen 2007

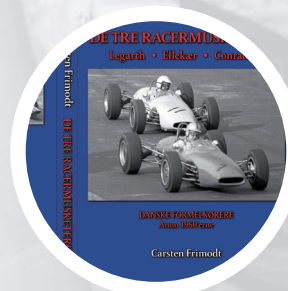
Mitt SSM 2007

Pris till MGCC

Vattensport med MGCC

Bland flygplan och miljöskandaler

"De Tre Racermusketerer"



Ordförandes spalt



Sista spalten!

Efter fem år som ordförande och sammanlagt åtta år i styrelsen (ett år var jag både kassör och ordförande, då blir det kanske nio år) ställer jag inte upp för omval vid kommande årsmöte i januari.

Dags att summera:

Det har varit en intressant och givande tid med många bra och trevliga händelser. Två arrangemang sticker ut, SSM för trettionde gången år 2003 och Jubileumstouren 2006 när klubben firade 50 år. Klubbmästerskapet,

studiebesök, föreläsningar och andra aktiviteter har också varit viktiga i klubbens verksamhet. Samarbetet i styrelsen, SSM-organisationen och kontakten med klubbmedlemmarna har alltid varit stimulerande.

Vi kommer fortsättningsvis att träffas som vanligt på klubbens arrangemang antingen körandes min trogna MG TD eller den mera nyckfulla Lotus Elanen.

MGCC är en bra och aktiv klubb med god ekonomi och engagerade medlemmar som ser framtiden an med tillförsikt. Vi är årets sportvagnsklubb enligt Svenska Sportvagnsakademin. Det är medlemmarna som gör klubben!

Plattan i mattan, garaget väntar och snart är det sportvagnssäsong igen!

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 Jespersion
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 Bunkflostrand
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
Stavstenvägen 17
231 62 Trelleborg
0410-71 15 60

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

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

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

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

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

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

Mitt SSM 2007

Fredrik Olsson

För tredje året i rad så hade jag hand om transponderhanteringen för tidtagningen tillsammans med ett gäng duktiga medhjälpare.

Transpondrarna ska monteras på bilarna före varje heat och samlas ihop efter för att åter igen kunna användas. Rätt transponder monteras lämpligen på rätt bil efter en förtryckt lista för att minska förvirringen i tidtagningstornet. Ibland hittar förare egna alternativa vägar till lineupen och missar därmed att få sin transponder med risk för missade tidsträningsstider och butterhet som följd.

Vid insamlingen så visar det sig ibland att transponddrar tillfälligt försvunnit i samband med avåkningar,

bärgningar eller innovativa returvägar från banan ut i depån. Här gäller det att vara på hugget och leta direkt så att transpondern inte av misstag lastas tillsammans med bilen på ett bilsläp och körs hem till Norrland. I år hade vi fått telefonlistor med nummer till de flesta av teamen vilket underlättade en del men fortfarande så hade vi emellanåt springare ute och letade på depåområdet. Tack till alla hjälpsamma personer i depån som kom med tips om var försvunna bilar och förare tagit vägen!!

Fler och fler skaffar egna transponddrar vilket minskar antalet utlånade. Dock visade det sig även i år att det var nyttigt att göra en koll även för dessa ekipage första dagen då det smugit sig in

en del fel i listorna över idnummer som varje transponder har.

Även i år gavs det tillfälle till många trevliga pratstunder med deltagande förare. Det är intressant att notera att vissa förare är så nervösa (koncentrerade?) att de knappt är kontaktbara medan andra pratar som om de satt avslappnade i början av en lång pubkväll.

Man ser även en del lurpassande inför tidsträningarna när vissa förare bestämt sig för att lite diskret komma ut på banan före någon av sina medtävlare.

Pris till MGCC som årets sportvagnsklubb

Leif Jespersson

Magnus Neergaard var på en mycket trevlig sportvagnsträff vid Hovsnäs Herrgård i somras. Där meddelade man att en "sportvagnsakademi" har bildats. Denna akademi hade utsett årets sportvagnsprofil, årets sportvagn samt årets sportvagnsklubb.

Till årets sportvagnsklubb hade ingen mindre än MGCC utsetts. Motiveringen lyder:

Årets sportvagnsklubb: MGCC för förtjänstfullt och mångårigt arbete för främjande av svensk sportvagnskultur såväl på lokal som nationell nivå.

Priset består av ett diplom, se bilden, samt ett presentkort med ett värde av 3000 kr hos firman Micro bildelar.



Vattensport med MGCC

Fredrik Olsson

Även i år arrangerade MGCC ett kartingrace för de trogna funktionärer som ställt upp under årets KM-deltävlingar samt på Svenskt Sportvagnsmeeting.

Precis som förra året hölls detta evenemang på Lockarps förträffliga utomhusbana. 49 deltagare var förärrmälda men inte riktigt alla dök upp. Detta kan bero på det monsunregn som pågick fram till nästan en timme efter att det var tänkt att vi skulle börja.

Då banpersonalen informerade om att kartarna inte fungerade speciellt bra vid pågående nederbörd (de kanske blev surkartar då?) sköts starten upp en timme. Detta gav tillfälle till en trevlig pratstund i kafeterian samt en hel del taktiksnack inför den stundande körningen.

Vi tilldelades regnskyddande overaller samt hjälmar till dem som inte hade med egna. Banpersonalen höll en kort genomgång över säkerheten samt hur körningen var upplagd.

Vi skulle först få ca 5 minuter fri träning och sedan skulle vi köra ett "långlopp" med obligatoriska förarbyten på givna intervall. Om vi råkade köra av i start och målrakans förlängning fick vi skylla oss själva informerade instruktören oss om. Här hade det schaktats för att anläggas gräs men p.g.a. det kraftiga regnandet var här nu decimeterdjup lera och det krävdes troligen en rejäl personbil för att dra upp kart och förare på fast underlag igen.

Instruktören delade slumpmässigt upp oss i grupper om 3 förare. Varje grupp tilldelades en kart. Därmed var det omöjligt att själv plocka ihop ett dreamteam och välja den blankaste karten.

"Mitt team" bestod av Peter Aulin, P-O Håkansson samt mig själv, alla förare i MGCC:s klubbmästerskap men som varit funktionärer under SSM.

Då instruktören skulle starta vår kart vägrade denna, så en mugg bensin hämtades från garaget av personalen för att snapsa motorn med. Luftrenaren på Hondamotorn demonterades och en slurk bensin hälldes direkt i förgasaren. Till saken hör att dagens moderna hyrkartar startas med elstart och inte snöre. Troligen hamnade en skvätt bensin utanför förgasaren för vid nästa startförsök bröt en mindre brand ut under motorns kylkåpor. Branden kunde påpassligt nog släckas med vatten från de omgivande vattenpöslarna. Kartan var dock obrukbar så vi tilldelades en annan.

Vi fick några varv per förare under den fria träningen på en väldigt blöt bana och det är anmärkningsvärt hur en farkost kan vara så gravt understyrd för att under en mikrosekund övergå till total överstyrning med en piruett som följd.

Efter den fria träningen konstaterade vi att vår kart hade punktering på ena framhjulet. En flink kille från banpersonalen rusade iväg och hämtade ett

nytt hjul samt sladdlös mutterdragare. Hjulbytet skedde på en tid som säkert kunde konkurrera med vilket STCC team som helst och vi var klara för start.

Racet startade och vi turades om att köra i tiominuterspass. Efter några byten hade vårt team avancerat upp till en andraplats totalt. Resultaten gick att följa på en datorskärm i realtid vilket gjorde det hela mer spännande. Efter några byten kom Peter in för förarbyte. Han meddelade att vår kart hade börjat bete sig underligt. P-O körde ut men kom in igen efter ett halvt varv med ett bakhjul som vobblade kraftigt, troligen ett havererat hjulnav. Vi fick ganska snabbt en reservkart och kunde fortsätta. Vi försökte köra upp oss igen och slutade på en placering strax utanför pallplats.

En minnesvärd upplevelse var när jag efter en av otaliga piruetter använde gräset för att komma ut på banan igen. Jag hittade en rejäl vattenfylld grop med hjälmvisiret uppe och en kallsup som följd.

Efter målgång bjöds det på hamburgare i banans restaurang för dem som önskade. Damen i catering slog troligen något nytt världsrekord i antalet stekta burgare per minut.

Årets julklapp!

Svenskt Sportvagnsmeeting 07 på en välgjord DVD-produktion.

Se Lalle i Ferrarin, Tommy Brorsson i Marchen och många andra SSM-profiler runt Ring Knutstorp. Saltsjöbadsloppet i Karlskrona är med som bonus.

Maila din beställning till ek.m@telia.com eller ring 042-767 65, kvällstid.

Medlemspris 160 SEK inkl porto, beloppet insättes på klubbens PlusGiro 63 09 25-6



Bland flygplan och miljöskandaler

Rolf Dawidzon

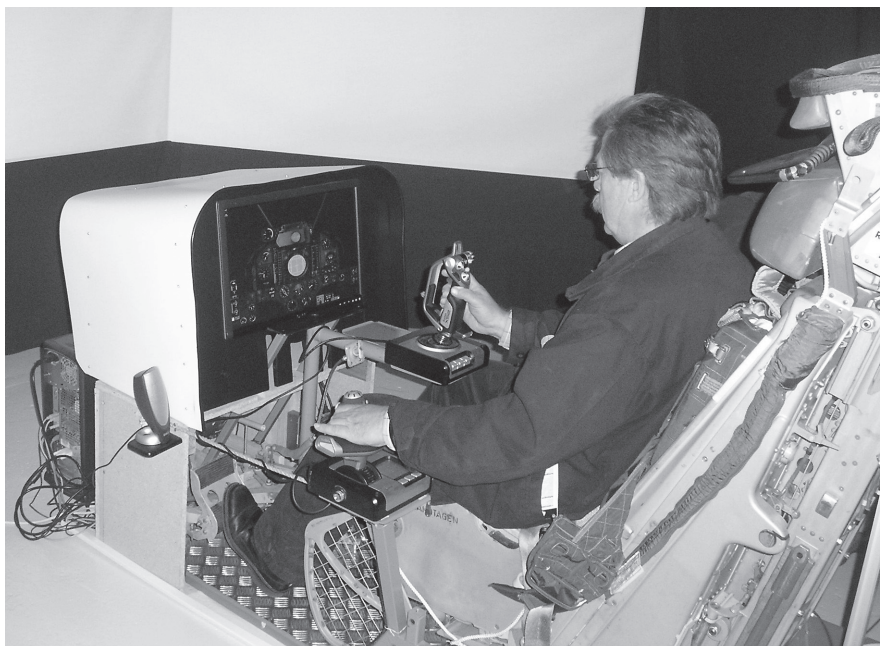
Lördagen den 27 oktober samlades 21 MGCC medlemmar vid Ängelholms flygmuseum för en guidad rundtur. Vår guide, Jan Karlsson började utanför museet där en robot 68 med smeknamnet "Bloodhound" finns uppställd, denna fanns på F10s robotdivision 1966-1974. Rundvandringen fortsatte inne på museet där Jan visade och berättade om bärgade delar från flygandefästningar, stjärnmotorer, J35 Draken mm. Det fanns även möjlighet prova en flygsimulator där man fick välja flygplanstyp, man kunde välja J35 Draken, Sk60 med flera. Det var flera som provade detta, även vår ordförande tog en tur, hur det gick får ni fråga honom! Tiden gick fort och efter kaffe och kaka gick färden i det fina sportbilsvädret vidare till Banverkets utställning i Förslöv där vi fick inleda med 20 minuters filmvisning om tunnelprojektet. Efter detta fanns möjlighet att ställa frågor om detta gigantiska projekts alla vedermödor, men trots detta är nu färdigställt c:a 7300 m tunnel av de totalt 17200 m som skall avverkas, får se om man är klar 2012 som planerat. Efter



detta följde rundvandring i utställningen.

Utomhus kunde man ta en promenad till en utsiktsplats där man hade möjlighet att följa arbetet utanför tunnelinfarterna.

Båda dessa besök kan rekommenderas för er som inte var med, kanske ett bra utflyktsmål med sportbilen när våren kommer!



KM-säsongen 2007

P-O Håkansson, Miata, Roadsport C

Första gången jag besökte en MGCC-KM-deltävling var Höstracet 2002. Birger Elfström hade frågat mig om jag ville hjälpa till som funktionär och jag var inte sen att nappa på förslaget. Det blev en mycket trevlig dag för mig där jag först fick hjälpa till att besiktiga bilar för att sedan stå flaggvakt med Robin Wachmann på NGK-krönet. Under 2003 fortsatte jag att hjälpa till som funktionär och sakta men säkert växte insikten fram att jag var oerhört sugen på att själv vara med och köra.

SSM hade jag varit på många gånger sedan tidigt 90-tal, men det kändes som att det låg på en alldeles för hög nivå för en nybörjare. KM kändes däremot som en mer lagom nivå och 2004 körde jag min första KM-säsong i en Porsche 924 turbo. Porschen var ganska snäll och lättkörd, men tyvärr sprack grenröret på KM5 2004 och jag började fundera på att byta upp mig till en Miata istället. Hösten 2005 blev så Stefan Winguists snabba Miata till salu och efter en kort överläggning med mig själv var jag stolt Miata-ägare.

Som KM-deltagare känns alltid säsongen för kort, precis när man tycker att man börjar få känsla för bilen är det eftermiddag på KM 5 och slut på bansäsongen. Man börjar redan se fram emot maj och KM 1. Någon gång i januari eller februari blir det så årsmöte i MGCC och kalendern för året delas ut. På Grand i år kastade jag mig över den för att se hur många deltävlingar det skulle bli och hur många gånger vi skulle få köra på Knutstorp detta år - för, låt oss vara uppriktiga, det är ju Knutstorp vi allra helst vill köra på...

KM 1 Ljungbyhed 12/5

Sommaren 2006 köpte jag en GPS-laptimer som kallas DriftBox, ganska snart så föll min "Roadsport-C-klasskam-



rat" Anders Ohlsson för grupptricket och köpte en likadan. Vi har sedan dess haft ett utbyte av datafiler vilket vi förhoppningsvis båda haft nytta av. Inför KM 1 hade jag studerat våra grafer från förra årets sista tävling på Ljungbyhed plus videofilmer inifrån Joakim Osbecks Miata. Baserat på detta hade jag hade kommit fram till några punkter som jag ville försöka förbättra mig på. Därför var det väldigt snopet när det visade sig att vi skulle köra en helt ny bansträckning på grund av nyanlagt stängsel precis intill en del av den gamla slingan.

För mig har bankörning så här långt varit en kombination av att jag vill ha roligt, jag vill inte vara i vägen för någon annan, jag vill inte köra över min förmåga, jag vill inte vara farlig för någon annan och jag vill köra mjukt. Därför går jag ofta ut lite försiktigt och försöker sedan öka när jag inser att jag ligger efter mina medtävlare...

På Ljungbyhed behöver man inte vara orolig för att råka ut för något värre missöde om man skulle göra en liten avåkning. Om man känner att man skulle vilja testa lite försiktig bankörning med sin bil så är flygfältet med sina stora

gräsytor en perfekt miljö. Ställer man dessutom upp som funktionär brukar det vara gratis att delta i "prova på bankörning", tveka inte om du har funderingar på detta - jag tror inte att någon som testat har ångrat det!

Som KM-deltagare på Ljungbyhed är det konerna man är orolig för. En vidrörd kon ger fem sekunders tillägg på tiderna i det träningspasset. Det finns två anledningar till detta, den första är att banan skall betraktas som en tävlingsbana och inte en konbana. Ingen skulle ju få för sig att gena och flytta raket på Sturup eller Knutstorp och då skall samma sak gälla på Ljungbyhed. Den andra orsaken är att en flyttad kon kan öppna en chikan på ett sätt som gör att deltagare i ett träningspass får stora fördelar jämfört med medtävlare som kört enligt banans originallayout. De flesta konerna är dessutom uppställda på så sätt att det skulle vara farligt för en funktionär att försöka återställa dem med bilar på banan.

Efter första tidspasset var det så dags att jämföra mina tider med mina medtävlare. Tidtagningen sköttes manuellt av (om jag minns rätt) Kristoffer Bjernflo och Mats Ek. Tyvärr visade det sig att

jag hade nästan två sekunder upp till Fredrik Olsson och Edvin Persson som låg närmast framför. Några medtävlare hade fått strafftillägg för påkörda koner, men om man drog ifrån fem sekunder så låg de före mig.

Till andra tidspasset så lyckades jag frammana lite mer jäklar-anamma-inställning. Jag kom dessutom ifatt Pär Hylander och Eddie när de väntade på att bli förbisläppta av en långsamare bil. Plötsligt fick jag draghjälp av att ligga bakom och efter ett tag blev jag även förbisläppt av Eddie (då hade Pär försvunnit vid horisonten för länge sedan...). Jag förbättrade mig i alla fall 1,5 sekunder men slutade sexa. Prispallen i Roadsport C blev Pär Hylander, Joakim Osbeck och Anders Ohlsson som undvek koner i andra passet och bärgade sin först KM-pokal. Grattis Anders! Fast det skulle ju gå ännu bättre för Anders i nästa deltävling.

KM2 Malmö/Bulltofta 2/6

Efter ett uppehåll på några år var trafikövningsplatsen på Bulltofta tillbaka i kalendern. Den här gången hade Dan Hovang och Christian Merheim lagt banan och de hade lagt den som något slags dubbel åtta för att maximera utnyttjandet av ytan. För egen del var jag mycket förtjust i deras bana. Vad som däremot var lite tråkigt var att det hade behövts fler koner för att göra banstäckningen tydlig. Vi började med att köra följa-John ett antal varv för att lära oss hitta runt.

Så blev det min tur att köra. Ett försök bestod av tre fulla varv med insläpp på banan före startlinjen och utfart strax efter. På det viset slapp vi köra onödiga in- och utvarv på banan - smart tänkt av herrar banläggare. Tävlingsformatet gick ut på vi skulle få ett antal trevarvsförsök och vinnare var den

som hade lägst sammanlagd tid i sina tre bästa enskilda varvtider. En påkörd kon betydde vid denna tävling två sekunders tillägg på det varv som konen vidrördes. Om man körde utanför bansträckningen innebar det att varvet ströks helt.

Tävlingsdagen bjöd på runt 15 graders temperatur och dessutom hängde duggregn i luften. Alla som testat R-däck vet att de är ganska halkig i början innan man hunnit bygga upp värme i dem. Här gällde det alltså att hitta en balans mellan att inte överköra innan däcken fått grepp men samtidigt inte feγκkora för mycket. Jag körde mina tre varv och kände mig ganska nöjd eftersom jag inte kört på något och hade hållit en hygglig hastighet. Väl i mål diskuterade jag banstäckningen med mina Miata-bröder Anders Ohlsson och Ulf Gyllenskiöld. Vi var inte överens om hur man skulle köra och det visade sig att Anders hade rätt och jag fel. Alltså hade jag inga godkända tider efter första omgången.

Eftersom runt trefjärdedelar av alla deltagare hade kört fel i sin första

omgång så avslutades lunchuppehållet med ytterligare en rejäla följa-John-körning - nu skulle väl alla klara av att hitta rätt. Nästan alla visade det sig, men inte jag. Jag lyckades ta en för vid sväng och köra utanför en kon vid vart och ett av mina tre varv den andra omgången. Ridå. Bra attack och inga konträffar slutade ändå med noll godkända tävlingsvarv.

Tävlingen flöt på bra och jag blev glad när tävlingsledningen utlovade en tredje omgång för Roadsport C. Den här gången körde jag helt rätt men slarvade bort några tiondelar när jag missade en uppväxling till trean. Jag kunde dock se på min DriftBox att jag hade en sammanlagd kanontid jämfört med vad mina medtävlare hade sedan de två första omgångarna. Det var 5-6 bilar i C som hade ett ytterligare försök kvar, men eftersom det hade börjat duggregna lätt igen kände jag stor tillförsikt till att detta kunde bli min bästa KM-placering någonsin.

Regnet gjorde asfalten hal och Hans Drangel råkade satsa lite för hårt i en





chikan och sladdade av banan. Oturligt nog stod det en Friggebod precis där Hans lämnade banan och hans Miata fick ett rejält V intryckt i bakdelen. Som jag har förstått det hela senare var det lyckligtvis "bara" kosmetiska skador på bilen som kunde fixas med ny stötfångare och baklucka från skroten.

I och med denna incident drog tävlingsledningen öronen åt sig och förklarade att det nu var för farligt att fortsätta köra och strök därmed tredje omgången. Jag försökte att protestera på ett, hoppas jag, civiliserat sätt eftersom jag ansåg att banan inklusive fasta hinder faktiskt var godkänd av Bilspportförbundet men det gav inget gehör. Slutresultatet för egen del blev alltså noll godkända varv och min första sistaplats. För Anders Ohlsson blev det däremot hans första men troligen inte sista förstaplats! På prisballen återfanns alltså Anders, Pär Hylander och Eddie Persson som tog sin första tredjeplats, grattis!

I efterhand har deltagare och tävlingsledning diskuterat hur man kan göra

sid. 8

en konbana tydligare och att funktionärerna kanske direkt kan markera med en flagga om man kör fel. Sammantaget kom det nog fram så många bra förslag att ingen skall behöva bli helt utan resultat nästa år.

KM3 Sturup Raceway 4/8

Inför Sturup hade jag åter tagit fram DriftBox-grafer och analyserat min körteknik hemma vid PC:n. Målsättningen var enkel, nämligen att gasa mer och bromsa hårdare. Jag hade haft en träningsdag på banan tidigare under sommaren, men jag hade inte blivit av med min räckesskräck i den snabba vänsterkuvan som kallas Airport Bend. En sladd mitt i kurvan med kalla däck slutade med att jag spräckte ett bakljus mot raket sommaren 2006 och jag har fortfarande en liten psykologisk spärr mot att hålla fullt just där. Om jag jämför med Ljungbyhed är det dock ganska löjligt eftersom jag där kör snäbbare i snävare kurvor...

Nåväl, med i stort sett endast lite ändrad attityd och genom att köra på

fyran istället för trean i en kurva sänkte jag mig 1,5 sekunder utan något större problem. Efter först träningspasset låg jag plötsligt tvåa efter Joakim. Under andra tidsträningspasset fick jag ganska många fria varv och sänkte mig ytterligare en halv sekund, men glädjen varade inte länge eftersom ett helt gäng andra förare också hade bättrat sig rejält. Pokalerna togs hem av Joakim Osbeck, Dennis Kullman och Gustav Hedelin.

Efter avslutad tidsträning var det dags för lite nöjesracing. Roadsport C och Historic skulle köra tillsammans och jag hamnade i tredje startledet bredvid Carl Broberg och framför Anders Schildts snabba Healey. Före denna tävling hade jag bara testat på stående start vid ett tillfälle, det var på Knuts-torp och den gången missade jag starten totalt. Samma sak upprepade sig den här gången, jag måste helt enkelt träna på detta moment! Både Schildt och Henrik Pihl i ledet bakom var förbi mig innan första kurvan och så höll det sig hela loppet. Anders Schildt pressade Carl Broberg och efter några varv kom jag nära Henrik Pihl. Det vara ett underhållande rejs där vi fyra bilar oftast låg ganska tätt, speciellt inför hårnålskurvan. Historic bilarna drog ifrån på nya partiet av banan medan Miatorna funkade bättre på de knixiga partierna. Om jag hade varit lite mer på hugget hade jag nog kunnat ta Henrik Pihl i Airport Bend när han vid ett tillfälle såg ut att vara på väg att tappa bilen, men jag vågade inte vara i vägen om han skulle få en retursladd likt vad som hände vid min egen malör.

KM4 Ljungbyhed 26/8

Återigen hade jag använt mina och Anders DriftBox-grafer för att försöka komma på hur jag skulle kunna pressa mina tider. Inför den här tävlingen hade

jag DriftBox-data från flera banor och kunde jämföra kurv Hastigheter i kurvor med liknande radier plus att jag kunde se hur bra bilen accelererade vid olika varvtal i olika växlar. Jag lade upp en fin strategi för vilka växlar jag skulle använda och två kurvor som jag skulle satsa på för att sänka mina tider. Det enda problemet var att det började regna och det övergick snart i monsunregn. Mina tankar gick till de tappra funktionärer som stod ute på fältet för vifta med flaggor. Det var nästan så att en insats den dagen borde ge två lotter i funktionärslotteriet. Den fria träningen kördes i rejält blött väder och jag körde så fort jag vågade på mina ganska slitna R-däck. Det var så halt att hjulen spann loss i fyran när man körde över de stora vita markeringarna som finns målade på den före detta landningsbanan. Efter träningspasset jämförde jag mina tider med Anders, jag hade kört på 1,23 och han på 1,20 - aj då...

Inför lunchen såg det faktiskt ut att klarna upp, vi var ett gäng som körde ner till gatuköket i Ljungbyhed för att äta, men till min besvikelse så kom det ännu en skur medan vi satt och åt. Solen kom dock tillbaka och när vi stod i kö för att köra ut till Roadsport C:s första tidspass såg det faktiskt ut att torka upp ganska snabbt. De första varven var något fuktiga men sedan blev "racelinen" torr. Jag hade kört ut bakom Dennis och insåg plötsligt att jag faktiskt sakta kom ikapp honom. Dennis kom i sin tur ikapp Pär som verkade ha problem för han körde inte alls i sitt vanliga tempo. Vid det här laget var jag så uppjagad att jag kände hur gasfoten darrade fastän jag höll gaspedalen stumt mot durken. När tiderna kom upp så var jag tvåa efter Josen - jippie!!

Det andra tidspasset gick även det i

torrt och jag vågade ta i ännu lite mer i vissa kurvor. Men på andra eller tredje varvet kändes det som om något förändrats i chikanen på långa rakan. Antingen hade någon nuddat en kon eller så hade den svepts med i fartvinden. I efterhand kan jag se på mina DriftBox-grafer att farten genom chikanen sjönk från 106 km/h till 98 km/h vilket innebar tre förlorade tiondelar på resten av rakan. I slutändan lyckades jag ändå sänka mig fyra tiondelar och hamnade på exakt samma tid som Joakim hade efter första träningspasset, men han hade å sin sida fått rejält med fart på Miatan och kapat åtta tiondelar. Pär kunde endast köra enstaka snabba varv på grund av ett temperaturproblem men på ett varv lyckades han få till en tid som var sex hundradelar snabbare än min bästa tid. Slutställningen blev Joakim, Pär och så jag - min första pallplats någonsin!

KM5 Knutstorp 22/9

Stärkt av det lyckade analysjobbet och självpeppningen inför KM4 försökte jag göra något liknande inför Knutstorp. Som inspiration denna gång använde jag Anders Hofverbergs video som visar hur han kör upp sig från sista till andra plats vid Höstracet 2006. När jag körde från Malmö på tävlingsdagen såg vädret ganska lovande ut. På väg mot Kävlinge började det dugga. Framme vid Svalöv låg regnet som en slöja över horisonten. Den fria tidsträningen gick på blöt bana och det gav bra träning i att köra i sådana förhållanden, men mina däck var nu nere på 2 mm mönsterdjup och det kändes väldigt halt därute.

Det var väldigt växlande förhållanden under denna förmiddag, regn och sol avlöste varandra. Roadsport C gänget hade tur och vi fick köra våra tidsträningar med i stort sett torr bana. I första passet lyckades jag sänka mitt

personbästa med en sekund och i det andra passet putsade jag det med ytterligare tre tiondelar. Tyvärr körde jag slarvigt, speciellt efter hårnålen och fram till rakan. Jag var så sugen på att köra fort att jag helt enkelt tog i för mycket, men det är bara att träna mer till en annan gång. Den lyckliga topptriön blev Pär, Niklas Falk och Joakim.

Så blev det rejs och för min del missad start åter igen. Jag harvade runt mitt i startfältet och efter några varv så lyckades jag i alla fall bromsa mig förbi Klas Hansson-Gladh efter startrakan. I tåten kördes det däremot fantastisk racing. Det har jag sett efteråt i Niklas Falks video som finns upplagd på Internet, kolla själv på <http://video.google.com/videoplay?docid=5877089845888384660>

Slutsummering

Totalt sett är 2007 min roligaste säsong hittills, och jag ser ingen anledning till varför 2008 inte kan bli ännu roligare. Jag är stolt över att vara med i en klubb som har så trevliga medlemmar (inte minst de som tävlar i Roadsport C) och så bra ordning på sina evenemang.

Ett extremt stort tack måste naturligtvis också riktas till de som gång efter gång efter gång ställer upp och är funktionärer vid tävlingarna. Jag har lurat några släktingar och kollegor att ställa upp som funktionärer och de säger samstämmigt att de blivit väl emottagna och de har uppskattat den prestigelösa och gemytliga stämningen som genomsyrar MGCC:s KM-deltävlingar.

Jag längtar redan till KM 1!!!

”De Tre Racermusketerer”

Carsten Frimodt

Indledning

Denne artikel er en kort optakt til bogen ”De Tre Racermusketerer”, som er en tredobbelt biografi om tre internationale danske racerførere Legarth, Ellekær og Conradsen. Bogen dækker deres liv fra vugge til grav med hovedvægten på deres racermeritter, men berører også andre sider af deres færden. Den bygger på ca. 25 interviews, scrapbøger, resultatlistor, reportager og udlån af private foto (over 600), der ikke har været vist offentligt før. Mange mekanikere, konkurrenter, venner og bekendte samt familie fra den tid medvirker. Racerkøreren Ole Vejlund, der kendte de tre, har skrevet forord, mens Thorkild Thyrring har berettet om sine ungdomshelte, som han var tæt på i en årrække. Desuden har Frank Williams fortalt om sin nære ven Legarth og livet på racerbanerne.

Banerne

I Danmark var der ikke mange baner at vælge imellem i 1960 - 3 jord og 1 asfaltbane! Roskilde Ring startede i en grusgrav i 1955 med 670 m forment som en pære. Succesen voksede støt da banen fik asfalt og udvidet til 1,5 km, men især da det lykkedes at lokke datidens største kørere til Ringen i 1958 til Grand International, hvor Cooper, Lotus, Ferrari og Maserati optrådte. I sidstnævnte mærke kørte favoritten Stirling Moss og tilskuerne strømmede til. Dette var startskuddet til motorsports guldalderen, der blev udbygget to år senere med F2 løb og toppede med F1 i 1961-62. Den kuperede Ring i domkirkebyen opfyldte sit formål med at udvikle talenter. I 1962 begyndte danskerne at blande sig i formelbilernes topstrid på Ringen, og også på de andre nordiske baner som Skrea i Falkenberg, Skarpnäck i Stockholm og på Gelleråsen i Karlsskoga kom danske kørere nu på podiet. Finland havde kun en bane, men den afspærrede landevej/bybane ved Helsingfors var farlig som få, men publikum elskede den og valfartede til i stort

sid. 10



På trods af at vi i Danmark aldrig rigtig kom med på verdenskortet over lande, som fødte mange verdensmestre i racerkørsel, gjorde vi forsøget i treserne. Dengang var det med navne som Jøns Christian Legarth, Jørgen Ellekær og Hærvig Conradsen, som var blandt de danske kørere, der opnåede store resultater selv i Danmark som i udlænde. De viklede alle en stærk indsats og kom hver især til at bane vejen for den generation af kørere, som i dag gør sig så flot på banerne, nationalt og internationalt. Det er disse tre racerkørere, der især har inspireret forfatteren til denne bog, og de er baggrunden for titlen.

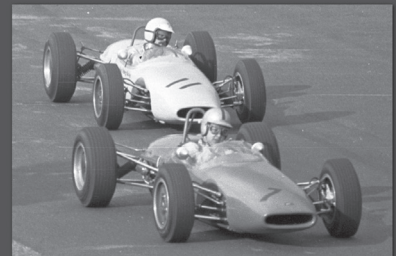
De tre racermusketerer er intet mindre end standardværket om formelkørsel i 1960'erne. Udover de tre store danskere fra titlen, bliver også alle kørere, konkurrenter, formelbilere, assistenter, klasser og lokale indgående beskrevet.

De tre racermusketerer indeholder et rigt og spændende billedmateriale, hvoraf meget aldrig har været publiceret før. Dette bøger leveres tillige til danskens racerbiler og styringsgilde og gives et unikt kig ind i en tid, som aldrig kommer tilbage.



Carsten Frimodt DE TRE RACERMUSKETERER

DE TRE RACERMUSKETERER
Legarth • Ellekær • Conradsen



DANSKE FORMELKØRERE
År 1960'erne

Carsten Frimodt

GT-FORLAG

antal - et halv hundrede tusinde var ikke usædvanligt! Norge var et afholdsland, i mere end en forstand, da myndighederne havde forbudt motorsporten efter ulykken på Le Mans i 1955! Da antallet af et lands racerbaner og løbs mængde hænger sammen med udviklingen af talenter, måtte man konstatere at Norden var bagud på alle fronter! Det meste af Europa, inklusive nogle af østlandene, havde klart flere tilbud end de danske kørere (1 bane med 5 årlige race), mens England (25 permanente baner med 70 racerbiler) lå helt i front.

Bilerne

Racerbilerne fra starten af 1960'erne havde ændret form fra at være højbenede grandiose maskiner til nu at have et lavt og mere strømlet design. De slanke racere, der gik under navnet cigaren eller bananen (med undtagelsen Lotus 18 der fik øgenavnet murstenen), varslede en ny æra med endnu hurtigere præstationer. Formelklassen, hvor de kommende talenter skulle findes til F1, hed Formel Junior på denne tid. Bilerne var lette special konstruktioner (400 kg), fortrinsvis fra modersportslandet England. Motorerne var baseret på en standard motor på 1,0 - 1,1 liter med en 80-90 HK i begyndelsen af årtiet.

Sikkerhed

Sikkerhed og racerbiler var dengang to uforenelige størrelser! At racerbiler og den lurende dødsfare var uadskillelige fænomener, var nærmest tidens gængse opfattelse. Flere journalister gav klart udtryk for, at racerkøreren i tilfælde af uheld skulle være indstillet på at betale med sit liv! Modstanden mod sikkerheds forbedringer var massiv, og stort set alle fremskridt på sikkerhedsområdet kostede mange og seje kampe foruden menneskeliv førend der skete noget. Selv med katastrofen på Le Mans i 1955 i frisk erindring, fortsatte man stadig med at afvikle løb på livsfarlige baner.

Løbsdeltagelse

Før 1960 var der ikke mange danske kørere at finde på de udenlandske startlistor. Et fåtal, som kunne tælles på en hånd, kørte race udenfor Danmarks grænser, og de fleste tog nordpå til de nordiske brødre. Det hørte til sjældenhederne, at danskere deltog regelmæssigt i europæiske løb. På denne tid var det i øvrigt kun et fåtal af hele den danske befolkning, der havde været i udlandet - charterrejser var ikke opfundet endnu. Og bare det at overveje at tage østpå forbi jerntæppet og over i den kolde krigs lande, uden garanti for at komme

retur, var tæt på utopi. Stort set ingen rejste frivilligt ind bag jerntæppet, og når invitationer fra østbanerne nåede de danske kørere via forbundet, var der ingen der turde tage af sted! Men det skulle snart ændre sig, da de første musketerer regelmæssigt drog på langfart. Alt i alt er det svært at forstå eller sætte sig ind i, hvordan det var at køre racerløb anno 1960 og hvor få midler, der var til rådighed dengang, hvis man ikke selv havde været der! Det forsøger bogen at give et indblik i.

Jørgen Ellekær

Jørgen Ellekær, som var den ældste af de tre, blev født i 1933 på Frederiksberg i velhavende omgivelser, da familien ejede et mindre møbelkonsortium. Jørgen voksede op med andre interesser end racerbiler, og det var først da han på en studietur i England kom forbi Silverstone, at han blev indfanget af alle dens lyde og lugte, og så var terningerne kastet. 25 år gammel tilmeldte han sig den skrappeste af alle racerskoler - en Rennschule sydpå. "Racerbilen" han debuterede i var en cabriolet og aldeles uegnet til væddeløb, hvad en dramatisk hændelse snart viste ham. Herved kunne karrieren reelt være stoppet inden den var startet! En gammel Cooper Bobtail var den første rigtig racerbil for Jørgen. Racersportsklassen, som Ringen havde åbnet og hjulpet på fode i 1958 med købet af et bundt Lotus 11 var stedet hvor han kørte de følgende år. Springet til formelbil skete i slutningen af 1962 med en knap et år gammel Lotus 22 FJ.

Hartvig Conradsen

Hartvig var født i 1936 i Roskilde og blev den sidste af de tre, der blev grebet af racing, da han først havde en fortid i vandet. Hartvig, som var uddannet fotograf, havde specialiseret sig i undervands fotografiering. Han var en fri fugl og en driftig herre der satte mange projekter i gang i fødebyen, uden at interessere sig meget for væddeløb, dengang Ringen

blev bygget. Da han senere fotograferede i luften, mødte han sin store barndomshelt Morian, der med historier fra sit eventyrlige liv satte tanker i gang hos Conradsen. Han ville også være berømt med alt hvad der dermed fulgte, så han købte som 26 årig en fuldblods racer - en Lotus 18 FJ, som han debuterede i 1962. Den første ejer og kører var den allesteds nærværende gamle kører Gunnar Henriksen, som opfordrede de unge talenter til at gøre noget ved det!

Jens Christian Legarth

Jens Christian vidste fra barnsben, at han ville køre race på de store baner ligesom sit forbillede Stirling Moss. Men inden da måtte han gå så grueligt meget igennem, da han hele livet kæmpede med et alvorligt handicap! Han voksede op på Djursland i meget stille omgivelser midt ude på landet, hvor vindens blæsen var den største støjkilde. Bortset fra lidt markrace blev den første racerbil en lille formel midget, der blev væltet for øjnene af ham på Ringen i sommeren 1958. Alligevel købte han den af den fortumlede kører, som overlevede uden synlige skrammer - Gunnar Henriksen! Efter en kort gæsteoptræden i standardbiler som Volvo og Hillmann fik han skaffet sig en ny Lotus 22 FJ.

Racing

Da sæsonen startede i 1962 havde Ringen sat alle sejl til, med et F1 som årets højdepunkt. Men også i klassen under skete der ting og sager. Legarth og Ellekær kørte i Lotus 22, mens Conradsen havde den gamle Lotus 18. Trekløveret tog kampen op mod Europas topkørere som fabriksholdene fra Lotus og Cooper (Tyrrell). Der blev også kørt race i broderlandet på landevejsbaner som Skrea og Djurgården og på den flade flyveplads ved Skarpnäck, samt på de første svenske permanente sløjfer Gelleråsen og senere Knutstorp. Ved landskampen i Falkenberg mod de uovervindelige svenske og finske hold

fik udstødningsspiben snart en anden lyd. Her på den hurtige og barske bane med stengærder, lygtepæle og grøfter op til den smalle bane, viste danskerne hvem der var de rigtige vikinger og kørte med sejren, der gav genlyd i norden, og ikke et øje var tørt under festen på stadshotellet!

Europa kaldte og de første besøg på spændende baner som Albi og Reims (Frankrig), Avus og Nürburgring (Tyskland), Innsbruck og Aspern (Østrig) og Monza (Italien) viste, at danskerne kunne begå sig udenfor landets grænser, uden at falde igennem. Motorsportens moderland England fik dansk besøg på Aintree, Brands, Chrystal Palace og Goodwood dog uden at pokaler blev hjemtaget. Senere (1964) gik turen til de farlige baner bag jerntæppet i DDR, Jugoslavien, Tjekkoslovakiet samt Ungarn og det med en vis succes. Disse lande, som var svære at komme ind og især ud af, opviste baner af en hidtil ukendt farlighed og med mere mandefald af den alvorlige slags end sløjferne i vesten. På disse baner mødte danskerne morgendagens stjerner i skikkelse af Dennis Hulme, Jochen Rindt, Piers Courage og Jackie Stewart.

Opsummering

Bogen De Tre Racermusketerer udkommer i december 2007 på GT Forlag i stort format på 336 sider med 319 foto, heraf 35 i farver. Foruden de tre hovedkapitler er der appendiks med resultatlister, gennemgang af konkurrencer, biler og baner.

MGCC-medlemmen Carsten Frimodt från Danmark har skrivit boken och det finns bilder och köpruta på www.hms.dk för 368 Dkr. Boken finns även på danska förlaget GT Förlag, Skanderborgvej 140, 8660 Skanderborg, gt.forlag@mail.dk.

Varför betala mer?

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

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

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

Välkommen till Biltema!

BILTEMA

www.biltema.se



Prislista för kommersiella annonsörer i Bulletinen:

Spaltbredd 56 mm

1 spalt x 67 mm samt visitkortsformat 150 kronor

1 spalt x 135 mm samt 2 spalter x 70 mm 350 kronor

2 spalter x 135 mm samt 3 spalter x 80 mm 450 kronor

1/2 sida, 185 x 135 mm

1/1 sida, 185 x 270 mm

Färg eller del i utskick begär offert.

550 kronor

1000 kronor

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**