

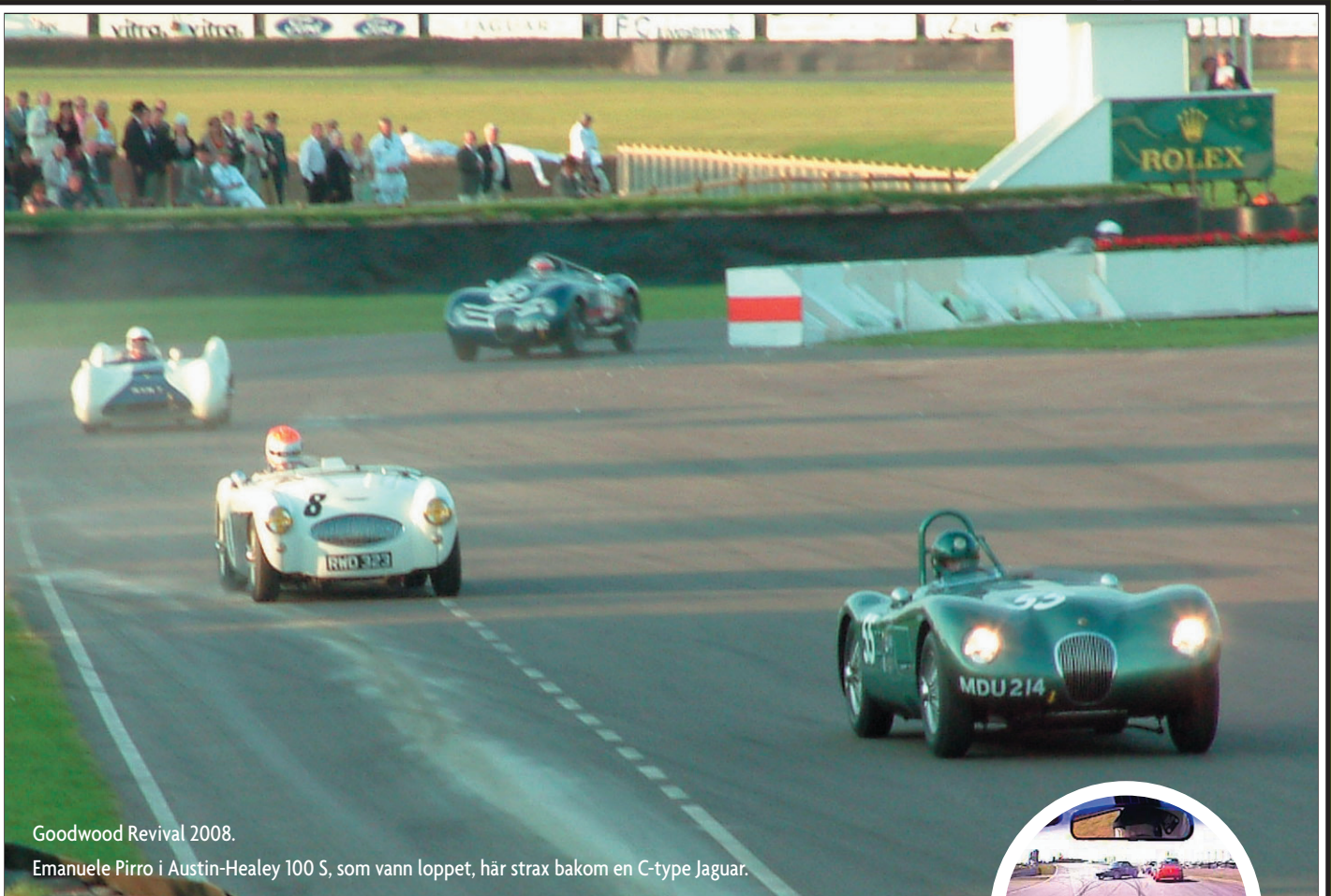
MGCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MGCC



NO 4
2008



Goodwood Revival 2008.

Emanuele Pirro i Austin-Healey 100 S, som vann loppet, här strax bakom en C-type Jaguar.

Klubbmästerskapet 2008

Regularitetsrally
Amerikansk trackchaser
Goodwood Revival 2008

Tid att betala medlemsavgiften för 2009



Ordförandes spalt



Trots att en och annan entusiast fortfarande använder sin sportbil måste vi konstatera att säsongen är slut för denna gång. Både bilar och förare tar det lite lugnt och väntar på nästa intensiva sommarsäsong.

I styrelsearbetet finns det ingen lågsäsong, vi är i full gång med plane-

ringen av nästa år. Här är ett problem att vår sedan många år väldigt centrala Per Broberg nu också hoppar av sin roll som projektledare för SSM. Åke Richter, Petter Berger och Leif Jespersson har undanbett sig omval. Styrelsen har följaktligen nya förutsättningar med många frågor att lösa. Men här hoppas vi på god hjälp från ett par nya verkligt engagerade styrelsemedlemmar.

Nästa år kommer att innehålla alla de traditionella aktiviteterna, såsom SSM, KM, deltagande i Sofiero Classic, teknikträffar och en hel del annat. Klubbmästerskapet som i år bara gick på riktiga racerbanor skall återföras till sin tidigare form. Vi skall ha en blandning av enklare konbanor och riktiga racerbanor. En annan nyhet är att vi skall arrangera regularitetsrallyn.

Vilka de nya i styrelsen är kommer att offentliggöras och beslutas på årsmötet den 31 januari i Helsingborg.

Vi har mötet på Dunkers Kulturhus för att sedan äta middag hos Torbjörn Lagmark. Mötet innehåller alla de sedvanliga punkterna och ytterligare två. Vi skall besluta i den sedan länge diskuterade namnfrågan. Dessutom finns förslag om att vi skall uppdatera våra stadgar.

Hoppas vi ses, om inte förr så på årsmötet.

Hälsningar

MGCC:s styrelsemedlemmar & övrig kontakt

Ordförande

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

Vice Ordförande

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

Kassör

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

Sekreterare

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

Vice Sekreterare

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

KM-Ansvarig

Pär-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 Håge
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
healeybengt@telia.com

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.

KM 3 - personbästa följt av spinningpass

P-O Håkansson

Inför KM3 kände jag att det inte skulle sitta fel med lite träning och passade därför på att köra ett kvällspass med Svedala MK strax innan KM-deltävlingen. Träningskvällen var mycket lyckad då den bjöd på både vått och torrt underlag för mig och andra MGCC-kompisar samt för egen del även förbättrat personbästa med sju tiondelar.

På själva tävlingsdagen blev det fint väder och jag hade förhoppningar om att min personliga formkurva skulle kunna hjälpa mig till en bättre placering än vid KM2 då jag bara orkade med en sjundeplats. Efter första träningspasset stod det klart att även mina klasskompisar var i form; jag låg på femte plats eftersom Dennis Kullman, Fredrik Olsson, Hans Drangel och Max Carlsson hade presterat fina tider. Nu i efterhand kan jag se på mgcc.nu att t.ex. Max hade sänkt sig 1,4 sekunder bara sedan föregående tävling.

Inför träningspass två körde jag mental laddning och övertalade mig själv om att helt enkelt "köra fortare". Passet varade bara några fåtal varv innan en medtävlare hade otur och fick stopp just efter den doserade kurvan som följer målakan varför passet tillfälligt flaggades av. Alla bilar körde in i depån och vi förare satt bältade kvar för att snabbt komma igång igen. Medan vi stod uppradade i depån så småpratade jag med Thord Andersson, något som gjorde att all nervositet försvann och när vi släpptes ut igen så var jag väldigt



Foto: Fredrik Olsson

lugn och avslappnad. Som de flesta av mina Miata-kompisar så kör jag på Toyo R888 däck och så gott som alltid kommer mina bästa tider efter endast några varv. Så också denna gång, jag lyckades klämma i med 1,13.549 vilket var ett saftigt personbästa. Det räckte till en andra plats och att slå Max som även han fortsatte att kapa tiondelar. Dennis Kullman är det väl ingen som rår på, med 1,12.482 satte han en tid som verkligen inger respekt.

Sedan så blev det dags för rejs. Jag startade från tredje rutan eftersom en Roadsport A bil stod längst fram. Hans och Peter Aulin delar på en egenbygd

Seven och denna gång skulle Hans köra med oss i C. Pole position på Sturup är till vänster och jag skulle alltså ha innerspår bakom Hans. Jag fick en bra start och kunde därmed följa Hans in i första kurvan och förhindra att Dennis klämde sig in mellan oss. Första kurvan är rejält doserad och invaggar en därför i falsk säkerhet om att man har bra grepp i sina kalla däck. Inför den snabba vänstern som följer så låg jag fortfarande kvar i inner-spår eftersom jag inte velat trycka ut Dennis genom att gå för mycket till höger vid utgången av första kurvan.

Det slutade med att jag fick ett rejält bakhjulssläpp som jag inte klarade av att häva. När bilen började åka på tvären över banan så tänkte jag att nu så kommer jag att orsaka mycket röra och förstöra för många av mina rejskompisar... Det

visade sig att den ende som inte kunde undvika mig var Anders Schildt och hans fina Austin Healey. Min bil hade då snurrat 180 grader och jag knuffade till honom med min vänstersida. Jag har bett om ursäkt till Anders och de medtävlare jag har talat med, och Anders är en mycket trevlig gentleman och har sagt att han betraktar det som en olycka.

Själv så kommer jag att svära många timmar i garaget i vinter när jag skall försöka rikta upp min bakskärm och göra bilen banduglig igen. Nästa gång det blir skojrejs tror jag att jag skall be att få starta sist...

Kan man köra MGCC KM fast man bor i Stockholm?

Hans Drangel, Roadsport C

Dags för mitt tredje Höstrace. Definitivt höjdpunkten på säsongen, speciellt i år då vi äntligen ska köra på Knutstorp. Jag packar min Roadsport C Mazda MX5 på fredag morgon och tar med den till jobbet i Södertälje. Skippar fredagsfiket och ger mig av söderut vid halv fyra tiden. I stället greppar jag en mugg kaffe på Shell, Linköping och placerar den i mugghållaren (har inte alla racerbilar mugghållare?). Nästa stopp blir i höjd med Ljungby för att äta och tanka. Optimerar bränslet för att ha kvarts tank framme på Knutstorp. Väl ute på vägen igen zappar jag bland radiokanaler och fastnar för ett reportage om Skrakar i P1. Det börjar bli sent och trafikfiken tunnar ut. Upptäcker att man skyltat om till 120km/h och höjer farten. Med motorn snurrande på 5000rpm och R-däcken ylande får jag ge upp Skrakarna och slår av radion. Svänger in på trevliga Pensionat Rosentorp i Bjuv vid halv tio tiden på kvällen.

Det regnar lätt när jag ger mig av till banan på lördag morgon. Parkerar bredvid Anders Bladh och Niklas Falk. Niklas har tältat i depån (brrrr). Tar det lugnt, snackar med bekanta och dricker kaffe. Tiden flyger iväg och jag får bråttom till besiktningen där jag träffar P-O Håkansson som tyvärr inte fått ihop sin bil sen KM3. Trist för P-O som hade chans på pallplats i mästerskapet.

Dags för tidsträning och det har slutat regna nu men det är fortfarande blött på banan. Jag kör med taktiken att drifva ganska mycket för att försöka få upp tempen i R-däcken. Bromsar vid 100m skylten första varvet, låter ABS systemet göra jobbet och har god marginal. Provar 75m skylten nästa varv men det går alldeles för fort och jag får styra ut i sandfällan. Det får bli strax efter 100m fortsättningsvis. Min lite över-

viktiga bil med ganska mjuk fjädring går bra i våtan och när resultaten kommer upp är jag till min förvåning snabbast före rutinerade Niklas. Även vid andra tidsträningen är banan fuktig, samma taktik med tidvis ganska bred körning. Kör om Dennis vilket känns bra eftersom det normalt är han som svischar förbi mig. Även denna gång är jag snabbast, nu före Joakim Osbeck som bitit ihop och gjort en bra tid trots stenhård fjädring och inga finesser som t.ex. ABS bromsar. Dennis tar tredjeplatsen och blir med bred marginal 2008 års KM mästare i Roadsport C. Känner mig också nöjd över min första KM seger om än tack vare speciella omständigheter (det regnar ju då och då i Sverige).

Efter lunch är det dags för race och nu har det torkat upp. Jag startar i pole, men vet att det är ett helt gäng bakom som är betydligt snabbare än mig, nu när det torkat upp. Starten går och jag kommer iväg bra och ser i backspegeln hur Joakim, Niklas och Dennis går i bredd in i första kurvan. Niklas kommer loss och är ikapp mig efter NGK krönet. Niklas försöker gå om på utsidan i Liton, men banan är fortfarande lite fuktig utanför idealspåret och han försvinner ut på gräset i riktning mot racket. Efter rakan är Joakim ifatt mig och kommer upp jämsides innan NGK krönet. Han höjer handen och tackar när han passerar (släppte nog honom för lätt). Dennis går på innersidan i vänstern innan uppförsbacken och jag ger honom plats. Därefter får jag även släppa förbi Fredrik Henriksson. Hakar på tätttrion så gott det går och kan köra idealspår nu.



Foto: Bengt Metz

Gör 1.13.118 som är en rejäl putsning av mitt personbästa sen förra Höstracet men bakom hänger Max och "Fiero" Fredrik Olsson ändå med. Försöker öka lite till men däcken börjar kännas hala och jag drifvar långt ut på curbsen nu. Ut på rakan hamnar båda höger hjulen på fel sida av curbsen och jag måste slå av. Max passerar och i slutet på rakan bromsar sig även "Fiero" Fredrik förbi. Joakim vinner racet före Fredrik Henriksson och själv slutar jag på 6:e plats. Race nummer två blir lugnare för min del och jag kommer iväg efter Fredriks Fiero och ligger där hela racet. Även detta race vinnas av Joakim, denna gång före Niklas.

Pustar ut och snackar race incidenter med mina medtävlare. Därefter packar jag ihop prylarna och ger mig iväg norrut på de skånska landsvägarna med cabben nere i det fina sensommarsvädret.

Ett stort tack till alla engagerade inom KM för denna fantastiska tävlingsserie som fler runt om i landet borde upptäcka! Det är i och för sig lite långt för en halv dag på Sturup när man bor i Stockholm, men med lite planering går det ofta att kombinera med andra aktiviteter.

Regularitetsrally

Lördagen den 20 september kördes det första regularitetsrallyt i MGCC:s regi.

Att köra regularitetsrally innebär att man skall köra närmsta väg mellan de punkter som är markerade på kartan samt hålla en förutbestämd snitthastighet. För att kontrollera att deltagarna kör rätt väg finns det bokstavskontroller längst vägen som man skall notera. Det låter enkelt att köra rätt väg med rätt hastighet men att välja närmsta väg är inte alltid så lätt och sedan skall man också läsa kartan rätt.

Eftersom många inte visste vad regularitetsrally var hade vi en genomgång innan rallyt.

30 minuter före start fick så varje ekipage sin roadbook. I roadbooken fanns kartor med inprickade punkter som skulle passeras. Där framgick även sträckans längd samt vilken snitthastighet som skulle hållas. Som hjälpmedel fanns där en översiktskarta samt körtidtabeller som man kunde använda för att hålla rätt snitthastighet. Nu hade man 30 minuter på sig att rita in vad man tyckte var närmsta vägen mellan punkterna.

Rallyt bestod av 2 sträckor. Första sträckan var 36,1 km lång och skulle köras med en snitthastighet på 47 km/t.



Lars Wallin

Här fanns också 5 bokstavskontroller. Andra sträckan var på 42,7 km och där skulle man hålla 45 km/t. På denna sträcka hade vi förutom bokstavskontrollerna även lagt in en hemlig tidkontroll dvs. vi kontrollerade att man just vid denna kontroll hållit rätt snitthastighet på den körda sträckan.

Det var roligt att stå i målet och ta emot alla ekipagen. Några kom körande för fullt för att inte få för många straffpoäng med andra kröp fram mot mål för att komma exakt i tid.

Lars Wallin, Rallygeneral

Vid målet fick man möjlighet att kontrollera om man kört rätt väg och var kontrollerna fanns. Oftast hade man hittat kontrollerna men det hade varit lite svårare att hålla tiden. Några hade gjort besök på bondgårdar vilket visade att det inte alltid är så lätt att läsa kartan.

Det blev delad förstaplats mellan Bo-Erland och Jeanna Joneberg (Ferrari Mondial) och Kenneth och Ann-Magret Ehk (BMW Z3). Båda dessa fick bara 28 straffpoäng. På en hedrande tredjeplats kom Torbjörn och Arne Ask ((Porsche 911) med 40 straffpoäng.

Nästa år blir det både en sportklass i SSM-rallyt och ett eller flera riktiga regularitetsrallyn i klubbens regi. Hoppas det finns många som vill prova på vad jag tycker är en mycket intressant och spännande tävlingsform.

Är man riktigt intresserad finns många möjligheter att öva sig i Danmark för att senare kunna ge sig i kast med de riktigt stora utmaningarna nere på kontinenten.

En Göteborgares KM säsong

Joachim Osbeck

För tredje året i rad bestämde jag mig för att köra KM-serien i Sydsverige. Till året hade en dragbil + kärra införskaffats även jag borde köra bilen ner i sann Roadsportanda så tog bekvämligheten över i år. Att köra KM-tävlingar har alltid varit en förmån och trots att jag under åren har gjort allt för att reta besiktningen inom KM med motorbyten och annat spännande har jag alltid känt mig varmt välkommen till racen. Årets serie med 3 x Sturup och finalen på Knutan skulle bjuda på spännande racing både för åskådare och deltagare.

KM 1 (Sturup)

En tidig morgon med 30 mil till Sturup Raceway. Tur att E6:an är så bra, egentligen funderar man på vad som biter för att köra 60 mil t.o.r. en dag för knappt en 30 min på banan svårt att förklara för ej inbitna. Ännu mera imponerade att det finns Stockholmare tar sig ner för att köra. Det säger lite om vilken status MGCC har som arrangör. Bara till att bocka och buga för det som MGCC ordnar för oss. Besiktning, inskrivning och transponder fixades i flygande fart. Torrt och fint väder. Sturup kändes inte som vanligt, något hade hänt mera brutalt med mera håligheter än 2007, kanske har STCC folket kört ner banan? Fick inte till flytet kändes som jag brottades för mycket med bilen speciellt i BMW kurvan och i hårnålen kändes mera studsigt än vanligt. Nåväl tiden räckte till en andra plats som jag var nöjd med. Flera andra i C gjorde fina tider och fältet var väl samlat inför rejset. Starten tas av startsnabbe Fredrik med sin Pontiac och ett spännande rejs följer där jag jagar och lyckas passera både Dennis och Fredrik och går i mål som segare med dagens snabbaste C

tid. Tyvärr lyckas jag få en kontakt med Fredrik i striden hetta och fick knycklat en frontskärm men som tur var blev inte Fredriks bil skadad, lätt hänt.

KM 2 (Sturup)

En upprepning av KM 1 men försökte nu med att köra utan HT och provade lite nya spår men lyckades inte få till körningen som jag ville, åter kändes banan brutal. Rejset blev för min del en tråkig tillställning med soloåkning på andra plats med en allt för snabb Dennis framför och andra en bit bakom som verkade ha spännande fajter.

KM 3 (Sturup)

Lite beroende på att jag var mätt på Sturup och att jobb kallade på uppmärksamhet passade jag detta KM, tråkigt att höra skadade några bilar sig i detta rejs. Jag tror att kör man samma bana många gånger i rad flyttar folk lätt sina gränser i iver att blir snabbare och överträffa sig själva.

KM 4 (Knutstop)

Grand Final - denna gång bjöd MGCC det vi vill alla vi ha ett extra rejs. Man klarade av 16 heat på en dag trots att vi hade regn/blöta första passen. Imponerande ! - alltid lika tacksamt av frivilliga att ställa upp så vi kan köra. Vi i C brukar bli bortskämda med att sjuorna i A och Clubmanbilarna torkar upp banan för oss men denna gång fick C börja med blöt bana. Annars brukar just Clubmanbilarna fungera bra som dammsugare. Själva har jag aldrig gillat att köra i blött och har inte fått mina Yokosar att fungera i blötan. Men nu bestämde jag mig för detta är KUL och hoppas på att Toyo som jag provade detta KM skulle fungera bättre i blötan. Ställde om chassit så mjukt jag kunde

och gav mig ut i blötan. Faktiskt så var det KUL att köra i blötan, jagade torra spår och driftade så mycket jag vågade över Micro och ut på rakan. Satsningen belönades med att bli tredje bil i första tidsträningen och andra i den sista träningen. Framför som segrare var Hans Drangel som är en expert på det blöta med sin sköna breda körstil. Själva gottade jag mig att ha kunnat slå bilar med ABS och softare setup. En stenhård Miata utan ABS är inte det tryggaste man kan satsa med på blött - man jag lyckades klart över mina egna förväntningar. Till dagens höjdpunkter hade det torkat upp och de två följande rejsen blev i C tajta med Miatakulanen i topp där segertrion låg inom sekunden i rejset och varvtider. Miatarejsing känns nu som en av de jämnaste bilarna inom Roadsport.

Lyckades vinna båda rejsen med mycket tur och små marginaler på min sida. Lyckades även klanta till det med att köra in i fel depåavfart efter urladdningen i rejsen, hoppas inte jag störde för mycket. Att jag körde fel i depån fick jag strängt veta, bra med en rejäl utskällning så man inte tappar fokus ! Lite prisutdelning och ljug med övriga deltagare avslutade en kanondag och MGCC-säsong. Kanske jag kommer tillbaka 2009, att det blir SSM 2009 är givet. Tack MGCC KM-organisation för fantastiskt arrangerat KM 2008 !

Klubbmästerskapet 2008

ur KM-kommitténs synvinkel

P-O Håkansson

Efter fyra deltävlingar så är det dags att sammanfatta årets KM. Jag har stått som KM-ansvarig i styrelsen och det har varit ett lätt och behagligt jobb med sådana kompisar som finns i KM-kommittén! Här är en kort lista över vem KM-deltagarna skall tacka för att tävlingarna överhuvudtaget blev av:

Bengt Metz - funktionärsansvarig som lagt ner ett otroligt jobb på att sitta i telefon i timmar för att ragga funktionärer plus att han varit en allt-i-allo som även bokat banor, domare med mera med mera... Henric Månsson - har gett MGCC-släpet ett hem och dragit det till och från tävlingarna. Michael Persson - håller koll på besiktningen. Edvin Persson - sköter hemsidan och anmälningarna. Niklas Olsson - har fixat med startlistor och varit på plats på tävlingarna. Mats Ek - håller ordning på finanserna och mycket mer. Petter Berger - har fixat funktionärsmat och framtidsvisioner. Anders Andréasson, Jan Nordgren, Magnus Neergaard, Allan Göransson har alla också jobbat i kulisserna.

Dessutom måste vi tacka våra tävlingsledare: Robin Wachmann, Dan

Hovang, Thomas Bjernflo och Anders Hedlund samt Kenth Sandkvist som ställde upp som biträdande.

Inför 2009

Efter flera år av hårt slit har funktionärsansvarige Bengt sagt att det är dags att ta välförtjänt vila från denna syssla och lämna den vidare till nya förmågor. I skrivande stund har vi ingen bra lösning på hur vi skall göra. Frågan är om vi inte måste lasta över mer ansvar på de tävlande att själva dra med sig anhöriga, kompisar, arbetskollegor o.s.v. så att vi kan köra säkra arrangemang med alla posteringar bemannade.

Vi har hört att vid gokarttävlingar kan det vara så att om deltagaren inte ordnar fram en funktionär så får man 200 kr påslag på anmälningsavgiften. Det är inte säkert att det verkligen löser problemet, men faktum är att om det inte finns funktionärer så kanske det kommer en morgon när vi alla står på banan men måste ställa in tävlingen av säkerhetsskäl.

2008-års säsong blev omplanerad i ett sent skede på grund av bullerrestriktioner på F5 i Ljungbyhed. Fem

tävlingar blev fyra och anmälningsavgiften per tävling rekordhög. Tre tävlingar på Sturup visade sig nog vara en för mycket eftersom antalet deltagare sjönk efter varje tävling. Dessutom kolliderade KM3 med tävlingarna på Goodwood som alltid drar många från MGCC.

Slutresultatet var att KM kostade mer för klubben än vad som var budgeterat. Inför 2009 så försöker vi ta ett steg tillbaka och köra något färre tävlingar på Knutstorp och Sturup men samtidigt så arbetar vi för att lägga in några konbanekörningar som komplement. Kanske kan vi på det viset locka ytterligare några medlemmar till att komma med i den trevliga gemenskapen i depån och på banan.

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

Besök av amerikansk trackchaser vid KM1

P-O Håkansson

Inför KM1 fick jag ett email från en amerikansk herre som skrev att han var en trackchaser. Jag hade ingen aning om att det fanns någonting sådant men efter ett besök på hans hemsida, www.ranlayracing.com, så fick jag klart för mig vad det handlade om och att han menade allvar med sin hobby; tills i våras hade han hunnit besöka och se racing på över 1300 racerbanor runt jorden. Här är delar av hans utförliga rapport som beskriver hur han uppfattade sitt besök i Sverige och Danmark. Besök gärna hans website för att se bilder och fler kommentarer.

Day 7 - Saturday, May 10, 2008

I sometimes feel that my non-track-chasing friends think that all I (we) ever do on these trackchasing trips is watch those "old races". That is simply not true. Even in the U.S., the time spent at the track probably only averages three hours per track. That leaves plenty of time to see the local sites during the other 21 hours of the day.

We were now on day 7 of our 11-day European adventure and still had not seen any racing. That was about to change. We had a track scheduled for day 7, 8 and 9 of the trip. We were going to first trackchase in Sweden and then in Denmark.

Today's track was just 45 minutes from Denmark. Denmark is a small country, land wise, while Sweden is much larger. The city of Copenhagen is just across the sea from Sweden. In order to get from Copenhagen over to Sweden we needed to cross the Oresund Bridge. The bridge-tunnel is the longest road and rail bridge in Europe. Construction began on the bridge in 1995 and it was completed in 1999. The bridge is the longest border

crossing bridge in the world. It is also a toll bridge.

I believe the most expensive toll I have ever paid was to use the Holland Tunnel into New York City. I think that toll is about \$6-7. I may also have paid a \$10 toll for a road up in Canada. Therefore, you can imagine the shock and chagrin that greeted both Carol and I when we learned what the toll charge was for the Oresund Bridge.

Are you ready for this? Cars like ours were charged 260 Danish Krone. That's \$55.31 in U.S. currency. Did that number register with you? I said FIFTY-FIVE DOLLARS AND THIRTY-ONE CENTS!!!! After a quick call to our mortgage broker to see if we could increase our home equity line of credit, we used our Visa card to pay the toll and moved on. Then I had to listen to Trackchasing's First Mother explain that this is the product of a socialistic government. Yes, I was getting it from both ends.

Next up was our visit to the Sturup Raceway. I'll tell you more about that in the "Race Review" section.

Race review Sturup Raceway, Malmo, Sweden

Preparation

We could never have achieved the European trackchasing results we did during this trip without the help of several trackchasing friends. First, Belgium's Roland Vanden Eynde (the world leader in trackchasing countries seen) was his always helpful self. I am truly indebted to Roland for all of the information he has given me over the years.

Roland recommended an old friend, Morten Alstrup of Denmark, as the most qualified individual in all of Scandinavia for up to date racing infor-

mation in the region. I will have much more to tell you about Morten in my third and final 2008 Spring European Trackchaser Report that will hit your email box soon.

Morten did make some good recommendations on both the timing and best locales for a successful trackchasing effort in both Denmark and Sweden. He gave me the name of Flemming Schleimann, who works with the Sturup Raceway near Malmo, Sweden. I contacted Mr. Schleimann. Unfortunately, he would be with his racing team at another venue during our planned time in Sweden. He gave me the web link of www.mgcc.nu the club that would be racing at the Sturup Raceway while we were in Sweden. I sent a message and soon received a reply from Par-Olaf Hakansson.

Par-Olaf was able to give me the exact details so we could visit a track in Sweden. Sweden would be my 15th trackchasing country and Carol's tenth. We would be heading to the Sturup Raceway.

The above may give you just a glimpse of how many levels of communications must be traversed in order to get the information for a successful trackchasing effort. It is doubly (triple?) difficult when the subject of European geography is the topic of discussion. I don't have enough background to add my own thinking to the information I receive from my track contacts in most foreign countries.

Par-Olaf did have an interesting comment when I asked him via email what time the actual wheel-to-wheel racing would begin. He told me they had rented the track from 0900 (9 a.m.) to 1400 (2 p.m.). Of course, he was giving me "European" times. I realize



Carol och Randy Lewis

that most of my readers probably did not serve in the military or are not from Europe or other places that use "military" time. For those folks, I have provided the information in "U.S." time format.

Par-Olaf explained that practice and qualifying would run from 0900 to 1300 or so. Then the very last hour of the event would be devoted to actual racing. He explained, what seemed like unusual scheduling to me, the reasons for so much practice time and so little racing time.

He told me that series "points" were actually awarded for the qualifying results. Par-Olaf went on to say the racing was "just for fun". He said they figured out a long time ago that the actual racing would be a lot less competitive if the real rewards were handed out for something other than

the race results. He went on to say that racers were much more likely to be able to take their cars home in one piece with this plan. I've never heard of such a thing. However, the plan worked for us. We would be able to see wheel-to-wheel racing which made the circuit trackchasing countable. This method works for the club as well. Everyone was able to drive his or her racecar onto the trailer at day's end.

The Event

As during the entire trip, we were blessed with wonderful weather. It was blue skies and nearly 80 degrees. We found the track easily, everything was well signposted.

Today's event was a "club" race. Road course circuit tracks often rent out their facilities to local sports car clubs for the day. Many times these events

do not carry an admission charge. It was nice to get in for free after we had paid a \$55 toll to cross the bridge to get to the track!

I talked to several individuals at the track today. I will say this about Europeans and really all nationalities that I have encountered in my trackchasing travels up to this point. Everyone treats us as Americans, as travelers and as trackchasers very well. People could not be any more helpful in any way. If we need explanations about local protocol, directions or anything, the local folks are willing to help. Fortunately, for us, the Scandinavian folks are fluent in English. I couldn't even decipher a single word when I overheard people speaking in Swedish or Danish.

I frequently criticize circuit (road course) racing for not providing much viewing opportunity for spectators. To be clear, I am not really criticizing circuit racing I am critical of ANY track where I can't see all or at least most of the racing action from one vantage point.

I am pleased to say that the Sturup Raceway was outstanding in this critical area (for Carol and me anyway) of spectator viewing. In one (of the three) grandstands we could see 95% of the 1.75 KM track. The road circuit featured a number of hairpin turns and several elevation changes. At one point, we could see cars directly in front of us racing on three different straight-aways on three different elevations. I strongly recommend you visit www.ranlayracing.com to see the photos of the Sturup Raceway. The pictures will do a much better job of showing you what the track and its surroundings looked like than I can in written words. You also won't want to miss the very unique racecars that showed up today.

Someone told me the club rented the track for about \$6,000. I'm assuming that would be a "turn-key" rental including safety personnel, restroom usage, electric and whatever. I'm guessing there were about 40 racecars here today. There may have been a few more. That means that the rental fee when spread over the number of competitors would come out to about \$150. That's not a bad price for probably 30-60 minutes of practice laps and 10 laps of racing.

As is the case at most club run events like this there was no P.A. system or announcer to tell us what was going on. We were able to consult a bulletin board that provided driver names, qualifying times, car makes etc. Concessions were somewhat limited. They were provided by the track safety people. The refreshments mainly consisted of soft drinks, candy and sausage sandwiches. Of course, we had to have a Swedish sausage sandwich.

We parked the Hertz Rental Car Racing Toyota right in the middle of the paddock area. From there we were able to walk around the entire paddock examining and taking pictures of our favorite cars. The ability to enter the pit area and get up close to the racing machines is one of my favorite aspects of circuit racing.

I wanted to meet Par-Olaf Hakanson, the racer who had provided me the advanced information. As we went around the paddock, I looked for his name to be painted on one of the racecars. No luck. There was no Par-Olaf. Finally, we found the track bulletin board. There was Par-Olaf's name! He was driving car #68 and dark green MG.

We walked over to his pit area and introduced ourselves. He seemed as

happy to see us as we were to meet him. He told us the club has about four events a year, mostly at the Sturup Raceway, but also at one other track. When Par-Olaf is not racing, he's a software writer for Ericson cell phones in Sweden. His wife has to travel over the the bridge that we paid \$55 to cross everyday for her work in Copenhagen. I suspect if Par-Olaf could convince his wife to take a job in Sweden, he could use that toll bridge money for an even bigger engine in his racecar! It was fun meeting this gentleman. I really appreciated the information he gave us about today's event.

One of the best viewing spots was atop the steward's building near the start/finish line. Carol and I ascended to the top of this area to watch the first race of the day. It was here that we met Soren Iskov Jensen. Mr. Jensen was a friendly fellow, who greeted us warmly. He would be driving a 1968 TVR automobile in a later race today.

I will be the first to admit that I do not know my European automobiles. I don't know a TVR from a VCR. I do know the TVR is a hand built machine out of Great Britain. It is quite beautiful. Mr. Jensen, sells big boats for a living and collects race cars for his passion. He had just purchased the TVR and was just getting used to it. Stop by www.ranlayracing.com to see this car and many others that raced today.

The club racing was very efficient today. In circuit racing, there are rarely any full course yellow flag periods. They simply have "corner" yellows. This alerts the drivers that there is a problem on the track that is localized. I like this aspect of road racing.

During the day Carol and I snuck into the drivers/media lounge. This

was a large building that offered a dining and bar area. There was also a large selection of racing karts, helmets and uniforms. I suspect the track derives a large amount of its revenue from on track driving classes and clinics.

One of the on-track attractions was the classic European open-wheeled midget class. They brought about seven of them today. I noticed a decal on one of the cars that told these midget racers dated back to the 1950s. They along with all of the other cars put on a good one hour's worth of racing.

The races all began with the cars positioned on the grid for a standing start. I believe all races were 10 laps in length. As I've mentioned, we could see virtually the entire track under perfect weather conditions. I want to thank all members of the MG club including Par-Olaf and Soren in particular for making our day so enjoyable.

Please click on or paste this link in your web browser to see photos from day 5-7 of our European tour,
<http://picasaweb.google.com/Ranlay8/080508EuropeSwedenPart2Of3>

Goodwood Revival 2008!

Per Hågeman & Magnus Neergaard

I formel 1 heatet för bilar mellan 1954 och 1961, ”Richmond and Gordon Trophies”, deltog också flera kända gamla rävar såsom Richard (Dick) Attwood och Jochen Mass.

Vann gjorde Rod Jolley i en Cooper-Climax T45/51 medan Jochen M hade otur och lyckades lägga sin 1956-type Lancia-Ferrari upp och ner på väg ut ur chikanen. Den populäre tysken klarade sig dock med lättare blesyrer.

Goodwood Revival handlar inte enbart om tävlingar utan man har bemödat sig om att skapa en atmosfär ”från den tiden” med allt från Marilyn Monroe till Stan & Laurel (Helan o Halvan) och från dixieland till rock and roll orkestrar. En kvart på åskådarparkeringen blir lätt till en timme utan att man märkt det, och då är ju risken att man missar racet med Ford GT 40 och Lola T70!

Vi som varit på något Goodwood Revival försöker beskriva för andra vad vi sett, men tyvärr är det väldigt svårt att med text och bilder ge en komplett bild av arrangemanget. Det skall upplevas, åk dit och se och hör (!) och upplev atmosfären. För oss är det ett måste!!



De fullföljande svenskarna, först Per H, närmast följd av Patrick M (fransman) och därefter Peter K och Rickard W.

Goodwood Revival firade i år sitt tioårsjubileum, och att det var samtidigt sextio år sedan den första tävlingen kördes på banan.

Under andra världskriget användes området, som är beläget i sydligaste England, som en av de allierades viktigaste baser för RAF (Royal Air Force).

Bland de 120.000 besökarna i år, träffade man på många svenskar längs banan och i depån. Hur många landsmän som var där vet vi inte, men i tävlingarna deltog i varje fall sju svenska ekipage, varav sex i ”Earl of March Trophy” synonymt med midgetklassen.

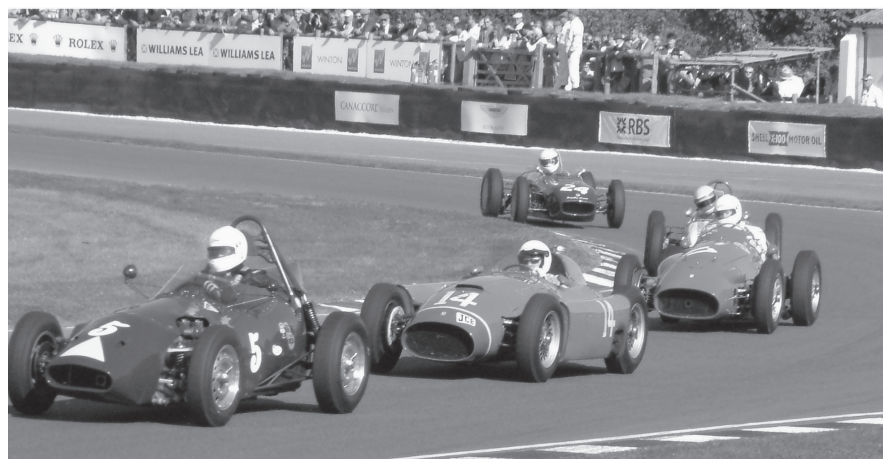
Simon Frost i en Cooper Norton vann här, medan svenskarna belade platserna, 11:e Peter Kumlin, 17:e Rickard With och 19:e Per Hågeman.

Den sjunde svensken, Tony Ring, känd från såväl TV som SPVM med Miata i Sverige, och i Ferrari på kontinenten deltog i ”Fordwater Trophy”, en klass för ”vanliga” sportbilar med en Porsche 356. I ett mycket varierat startfält vann en Frazer Nash före en Jaguar XK 120 och en Aston Martin DB2.

Som vanligt var tävlingarna av högsta klass med RAC TT Celebration tävlingen som den absoluta höjdpunk-

ten. I denna deltog många välkända förare som John Fitzpatrick, Sir John Whitmore, Henry Pescarolo, Emanuele Pirro, Patric Tambay, Jackie Oliver, Brian Redman, Nick Mason, Stefan Johansson bara för att nämna några. Vann gjorde Peter Hardman/Bobby Verdon-Roe i en Ferrari 330 LMB.

Ett annat intressant race gick redan på lördagskvällen, ”Freddie March Memorial Trophy”. Här vann en Austin-Healey 100 S körd av Emanuele Pirro/Stuart Graham. Racet pågick under 1,5 timmar och avslutades i mörker.



Michael Steele i en Connaught C-type följd av Jochen Mass Lancia-Ferrari och Alexander Boswell, Ferrari 500/625.

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



Får du ingen klubb-information via e-post?

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

Årsmöte 2009

Boka redan nu
den 31 januari för
årsmöte i
Helsingborg,
detaljerad kallelse
kommer senare.

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

"Knotscabin"-dekal 30:-



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