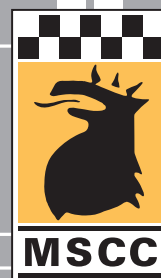


MSCC

# BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 1  
2010



Foto: Anders Hofverberg

## MSCCs Årsmöte

**Besök hos JP Motorsport**

**Nya i styrelsen**

**Funktionärs Gokart**

**Klubbmästerskapet 2010**



# Ordförandes spalt



Det speciella väder vi har nu är ett kärt och aktuellt samtalsämne i dessa dagar. Trots det tänkte jag hoppa över ämnet och i stället ägna mig åt årsmötet och styrelsens arbetssätt.

Tack för att så pass många av er, trots det dåliga vädret, tog sig till Eslöv. Stort tack vill jag också ge till Lars Wramell som bjöd på en mycket uppskattad återblick till klubbens tidiga år. Att vi sedan fick höra hur det går till ute i stora världen gjorde inte saken sämre. Tråkigt bara att det blev en så abrupt avslutning på Lasses

framförande. Tyvärr var det inte den enda händelse som gjorde oss besvikna på det bemötande vi fick från hotellets sida. Efter att ha sagt detta skall vi snabbt åter till det positiva. När Lasse förberedde sitt framförande hittade han så många fina bilder som han vill visa att han inbjudit oss till en nostalgikväll på Setrab. Vi återkommer med inbjudan.

Att vi under årsmötena får en hel del diskussioner kring styrelsens förslag är klart i grunden positivt. Sakfrågorna har stått i centrum och personangrepp har vi sluppit vilket också är glädjande. Att frågor blir belysta ur många synvinklar innebär klart också att vi får både genomarbetade och brett förankrade beslut.

Styrelsens uppdrag är, som jag uppfattat det, att sköta den dagliga verksamheten och samtidigt genomföra önskvärda/nödvändiga förändringar. Att mycket var bättre för 40-50 år sedan när klubben var liten och alla kände varandra inser alla i den nuvarande styrelsen. Men vi inser också att det inte går att återskapa denna speciella stämning som fanns då. Vi får nöja oss med att

göra det bästa av de förutsättningar som 2000-talet ger en klubb på 400 medlemmar. Förändringar är nödvändiga bland annat av det enkla skälet att omvärlden förändras. Ett annat skäl kan vara att majoriteten av medlemmarna vill ha en förändring i en viss riktning. Eller enklare uttryckt - styrelsen skall göra klubben attraktiv för alla medlemmar, gamla som nya.

Jag tror att den nya styrelsen har bra förutsättningar att lyckas med detta. En anledning till stora förhoppningar är att ALLA i den gamla styrelsen sitter kvar. Det ger en kärna med rutinerade människor som känner varandra väl och gillar att jobba tillsammans. Till detta får vi tre starka nytillskott som ni kan läsa om på annan plats i tidningen. Det ger en styrelse på 11 personer som kan dela på arbetet samtidigt som det ger många kontakter som ger oss möjlighet att känna av stämningen i olika delar av klubben.

Hoppas vi får ett trevligt år tillsammans.

## MSCC:s styrelsemedlemmar

### Ordförande

**Björn Hedlund**  
bjorn@mscc.se  
Rååvägen 66  
252 70 Råå  
Bost. 042-26 31 10

### Vice Ordförande

**Niels Bierring**  
niels@mscc.se  
Rörögatan 8  
267 30 Rydebäck  
Bost. 042-22 23 05

### Kassör

**Peter Öfverman**  
peter@mscc.se  
Ekdalsvägen 1  
236 32 Höllviken  
Mob. 0709-74 27 80

### Sekreterare

**Fredrik Olsson**  
fredrik@mscc.se  
Östra Förstadsgratan 253  
231 32 Trelleborg  
Mob. 0705-53 50 91

### V. Sekr. & Rally/reseansv.

**Lars Wallin**  
lars.w@mscc.se  
Varvsgatan 8  
252 70 Råå  
Bost. 042-27 12 36

### Tävlingskassör

**Mats Ek**  
mats@mscc.se  
Sälggatan 3  
260 51 Ekeby  
Bost. 042-767 65

### KM-Ansvarig

**Pär-Olof Håkansson**  
p-o@mscc.se  
Lundiusgatan 22  
212 36 Malmö  
Bost. 040-26 22 94

### SSM-ansvarig

**Robin Wachmann**  
robin@mscc.se  
Norra Hagtorngatan 12  
256 61 Helsingborg  
Bost. 042-14 19 12

### Aktivitetskommittén

**Lars Bondesson**  
lars.b@mscc.se  
Cypressgatan 9  
260 35 Odåkra  
Bost. 042-20 48 91

### Miljöansvarig

**Kenth Sandkvist**  
kenth@mscc.se  
Åkerötorget 4  
262 65 Ängelholm  
Mob. 0708-39 20 63

### Marknadsföring

**Johan Roxlin**  
johan@mscc.se  
Helsingborgsvägen 34  
262 72 Ängelholm  
Mob. 0706-68 31 01

## Övriga kontakter

### Regelkommittén

**Magnus Neergaard**  
magnus.neergaard@telia.com  
Bost. 040-49 56 00

### Redaktör Bulletinen

**Mats Ek**  
mats@mscc.se  
Bost. 042-767 65

### Ansvarig hemsidan

**Fredrik Olsson**  
fredrik@mscc.se  
Mob. 0705-53 50 91

## 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  
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

MSCC:s postadress: MSCC, Box 1052, 212 10 Malmö. PlusGiro 63 09 25-6. Ta även en titt på: [www.mscc.se](http://www.mscc.se)

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

# Funktionärs Gokart 2009-11-21 Malmö

Bo Franzén

Så var ytterligare en säsong slut. Dags att sätta sig i rätt-soffan för att köra till Malmö Gokart-City för MSCCs avslutande inofficiella tävling. Sammanlagt var vi 33 personer som hörsammat kallelserna och såg fram mot lite kul körning. Vi samlades ihop för genomgång av regler, tävlingsform och lagindelning. Reglerna är enkla: Akta bilarna! Man får köra om, men inte över, under, på eller knuffas i sidled. Syndare straffas med svart flagg, depåstopp och tillsägelse. Dagens tävlingsform var Le Mans, dvs. lagkörning med obligatoriska förarbyten, en mycket trevlig tävlingsform, tycker jag. Det kräver samarbete, man lär känna varandra, kan tråka konkurrenter medans man väntar och den jämnar också ut skillnader i förarskicklighet. Självt hamnade jag i bil 1 tillsammans med Robert och Robin, två vana banförare (vad annars i MSCC?), så vem som var drivankaret i laget var givet. Först var det 20 minuter tidsträning totalt för laget, sedan 70 minuter tävling med åtta förarbyten. Vi kvalificerade oss till startposition 2, efter suveränerna i bil 11 och tätt följda av bil 3 och 4 (om jag inte minns fel).

Att pressa ner nästan två meter och närmare hundra kilo artikelförfattare i en gokart måste se komiskt ut. Knäna sticker nästan ut utanför i sidled. Ingen risk att någon kommer att preja mig, då kan man slå hakan i mitt knä. Det tar flera varv innan jag inser att jag måste vrida på fötterna också för att gasa och bromsa. Luftmotståndet är säkert också större än de mindre välväxta konkurrenterna. Men det är nog mest undanflykter, min erfarenhet av go-kart körning är begränsad till ett fåtal tillfällen främst i samband med svensexor. Visserligen är det tävling då också, men mer fokus på att slå festobjektet än att tävla ”på



Foto: Gokart City Malmö

riktigt”. Här är det viktigt att inte svika lagkamraterna! Taggad som en älgdjur i brunsttid ger jag mig ut på allvar. Redan på fjärde varvet händer det, full sladd och snurrar runt, runt, rätt in i vallen. Sedan kan det bara gå bättre, ända till förarbytet. Att baxa en stel kropp ur en sugkopp tar tid. Avundsjukt ser jag konkurrenterna snabbt hoppa i och ur bilarna som ekorar.

Efter drygt halva tiden konstaterade vi att vi inte kan göra något åt bil 11 framför oss, de var för bra. Men bakom verkade flera bilar vara på gång att närma sig. Alfred Neubauer log nog i sin himmel när vi diskuterade taktiken och förarbyten. Det handlar ju inte bara om att vinna, det handlar om att vinna stort! Till sist passerade Robin mål-linjen som tvåa, tätt följd av bil 4 som precis petade ner bil 3 till fjärde plats.

Efter målgång samlades vi allihop för baguette, dricka, prisutdelning och fotografering. Allt eftersom maten intogs sjönk adrenalinhalten och stridsyxor begravdes, åtmins-

tone tills nästa gång. Några hade blivit påkörda och undanskuffade i stridens hetta, men med tanke på att det var lika trångt som på motorvägen till Lund en måndag morgon, fast utan filer och regler är det kanske inte konstigt. Självt körde jag av misstag på unge Filip Creutz, vilket jag ber om ursäkt för. Det skall mycket mod till för en trettonåring att ge sig ut på en gokart bana med vuxna race-galningar. Annars såg jag bara en svartflagg utfärdas.

Så återstod bara att fälla ner hornen, packa in blysulan i skuffen och köra hem emot garaget. Vad var det nu igen? Byta batteri, fixa tankmätaren, sätta in elfläkt och fixa dörren, puh...

Tack för ett trevligt arrangemang och en kul stund i höstmörkret!

## Resultat:

Plats	Lag	Antal varv
1	Bil 11: Oscar Nilsson, Max Carlsson, Olof Ekengren	142
2	Bil 1: Robert Serwanski, Bo Franzén, Robin Wachman	140
3	Bil 4: Henric Månsson, Erika Neroth, Pierre Pettersson	139
4	Bil 3	138
5	Bil 9	137
6	Bil 10	136
7	Bil 7	134
8	Bil 12	134
9	Bil 13	130
10	Bil 5	129
11	Bil 8	124

### Bästa varvtid:

Robert Serwanski	27,309
Henric Månsson	27,311
Oscar Nilsson	27,495

# MSSCs årsmöte den 6 februari 2010

Per Hågeman



Foto: Anders Hofverberg

MSSC avhöll sitt årsmöte på anrika Hotell Sten Sten i Eslov, nära nog i mitten av Skåne. Som vanligt så hölls det i god anda, men det var samtidigt historiskt då det var första gången det hölls under sitt nya namn, Malmö Sports Car Club - MSSC.

Ordförande Björn Hedlund svingade klubban och mötet hölls i hyggligt Roadsport A-tempo; snabbt men ändå säkert. Vi fick veta att klubbens ekonomi är god, även om förra året gick med förlust. Detta berodde bl.a. på att vi fått tryckt jubileumsboken vilket gett ekonomin en tillfällig punktbelastning. Styrelsen utökades med tre nya namn: Johan Roxlin, Kenth Sandkvist och Peter Öfverman.

I övrigt rullade allt på tills § 17 i dagordningen; Styrelsens förslag av ändring av stadgar, där mötet tvangs till ett längre depåstopp. Alla var på det klara över att texten måste ändras på vissa ställen då Klubben ju bytt namn. Dock var det viss oenighet under § 3, Medlemskap och dess innehåll, varför denna paragraf bordlades till kommande årsmöte.

Efter detta depåstopp så gasades det snabbt vidare med bl.a. funktionärs- lotteri och prisutdelning i klubbmästerskapet. Till årets MSSC-medlem utsågs Fredrik Olsson.

Efter det att mötet avslutats så hölls ett mycket intressant föredrag av "Lalle" Wramell med bildvisning från MGCCs tidigare år med intressanta bilar som Lotus 47 och Royale RP 17 m.fl. Det handlade också en del om "Lalles" körningar på kontinentala banor med Ferrari Dino 206 S.

Tyvärr fick föredraget brytas i förtid då lokalen var uthyrd åt någon annan

för en filmvisning. Men jag hann bl.a. se en Porsche 550 Spyder och en del annat som rullade förbi då "Lalle" plockade ihop. Det resterande kunde kanske ge en bas för en framtida intressant bildvisning i klubbregi, där kanske även någon annan kunde bidra med bilder?

Efter detta så intogs, som traditionen påbjuder, middag. Hör här bara: Västerbottenpaj med löjrom och syrad rödlök. Honungsbakad majsckyllingbröst med Brysselkål, rostad kålrot och mild tryffelisky, serverad med mandelpotatispuré. Middagen avslutades med glass och sorbet samt kaffe. Givetvis så snackades det om mycket annat gällande sportvagnar och den kommande säsongen innan det blev dags för deltagarna att dra sig hemåt i alla väderstreck.



Foto: Anders Hofverberg

## Pristagare i Funktionärslotteriet

1:a pris:	Clas Thorén	Presentkort Verktygsboden, 2 500 kr.
2:a pris:	Jan Hängsel	Bok
3:e pris:	Elvy Christensson	Bok
4:e pris:	Edvin Persson	Bok
5:e pris:	Lars Hansson	Bok
6:e pris:	Birgitta Strand	Bok

De pristagare som inte hämtat ut sitt pris kan kontakta Sekreteraren.

# Nya i styrelsen



**Johan Roxlin** 34 år från Ängelholm. Andra generationens MSCC medlem, Pappa Björn har varit medlem sedan 70-talet. Bor som sagt i Ängelholm med min sambo Veronica och våra 2 nyfödda döttrar Joy och Vega.

Motorintresset går långt tillbaka i familjen och jag har så länge jag kan minnas följt med Björn och farbror Per på MGCC event. Genom åren har det passerat en och annan bil. Det är inte förrän på senare tid man har haft råd att skaffa sig sportbil, så det börjades med trimmade hundkojor och följdes av mer eller mindre lyckade projekt.

Familjen har ett djupt rotat intresse av engelska sportbilar. Eftersom jag i väldigt tidig ålder blev nerpackad i Farbrors seven för att åka iväg på tävlingar, så var det en sådan jag skulle ha, och det har hållt i sig. Många år senare har jag införskaffat mig en Caterham 7 som jag har kört några KM med. Diverse missöden har gjort att den inte varit vidare aktiv dom senaste 2 åren. Men det ska det bli ändring på. Bilen är på väg ihop igen, dock går det inte så fort som man önskar när där finns 2 små barn som också vill ha Pappas uppmärksamhet.

Till vardags jobbar jag som truckförsäljare i Ängelholm och har gjort så de senaste 10 åren.

Att få en chans som styrelsemedlem att få tillföra något till MSCC ser jag som en ära och en kul erfarenhet. Ser fram emot ett fullspäckat 2010 med MSCC.



Jag heter **Kenth Sandkvist**, på årsmötet i Eslöv blev jag tillsammans med Johan Roxlin och Peter Öfverman invalda i MSCC:s styrelse för 2010.

Är bosatt i Ängelholm och jobbar sedan några år som säljare för amerikanska Haas, CNC styrda svarvar och fräsar.

En del av er kanske känner igen mig från våra aktiviteter då jag sedan många år är banchef under SSM. Jag har även ett antal gånger ställt upp som tävlingsledare för några av våra klubbmästerskap.

Mitt intresse för sportvagnar och racing började i samma veva som jag fick mitt körkort, strax innan 18-årsdagen hittade jag en Triumph Spitfire från 1966 i ett som det skulle visa sig ganska taskigt skick, men efter en vinter och ett antal svordommar senare, var Spitfren i hyfsat körbart skick och med borttagen dragkrok! Ja ni läste rätt, dragkrok! Jag måste vara den enda i världen som ägt en "sportbil" med dragkrok.

Många år senare fick jag för mig att bygga en kopia på en Lotus Seven. Efter några år surfandes på nätet och uppåt 1000 timmar i garaget stod äntligen min pärla klar för besiktning vilken resulterade i noll poäng hos bilprovningen.

Nu var det dags att hitta rätt klubb, ta licens och ratta min "sevenliknadegrej" på bana. Efter några års klubbaktiviteter har jag mest engagerat mig som funktionär.

Det är inte omöjligt att jag kommer att plocka ut bilen under året för att köra någon av våra uppskattade KM.



Mitt namn är **Peter Öfverman** och jag är 44 år, boende i Höllviken tillsammans med min sambo Susanne och min son Noel, 4 år.

Jag har alltid haft ett stort bil- och motorcykelintresse men intresset fördjupades under 2009 då jag tog racinglicens och deltog i MSCC:s klubbmästerskap med en Mazda Miata. För närvarande bygger jag en sevenbil hemma i garaget som förhoppningsvis skall bli klar till sommaren.

Till vardags är jag jurist och arbetar som konkursförvaltare och företagsrekonstruktör på Ackordscentralen Malmö AB.

Jag är hedrad över att ha blivit tillfrågad och vald till föreningens kassör och känner en stor beundran inför MSCC:s arrangemang och dess medlemmars engagemang.

# MSCC besök hos JP Motorsport

Carl-Gustav Victor



Foto: Carl-Gustav Victor

framtoning. Den ljusblå används numera till vardags, bl a var familjen Persson på semester i Norge med bilen. Vid trafikljusen är det säkert många som blivit långa i facet när de 232 pållarna (!!) emellanåt gett sig av i full karriär vid grönt ljus. Onekligen en viss skillnad mot 30-40 hästar i en standard bagge.

## Flödesmätning

En mycket viktig del i motortrimning är att få ett grepp om gasflödet i förbränningsrummet.

Johannes har investerat i en mycket avancerad amerikansk flödesmätare från Super Flow Technologies Group ([www.superflow.com](http://www.superflow.com)), som han lär vara ensam om att ha, åtminstone i Sverige. Apparaturen möjliggör flödesmätningar med dels torr luft och dels med vätskedimma på topplock med monterade ventiler. Luften (torr mätning) eller vätskedimman (blöt mätning) sugs igenom förbränningsrummet varvid undertrycket mäts via ett kapilär-system, som är direkt avläsbart men också registreras grafiskt i en dator. Mätningarna görs med 1mm:s öppningsintervall av insugningsventilen och därmed skapas underlag för att modifiera inloppet men även för att kunna ta fram en optimal kamprofil.

För att på ett enkelt sätt modifiera inloppskanaler om de t.ex visar sig vara för stora använder sig Johannes av en speciell sorts plast som heter "Bellsona". Den är lätt att arbeta med och har förträfflig vidhäftning, ingen risk att den lossnar.

Vid vätskedimmätningarna är det främst att få en bild över hur dimman fördelar sig i förbränningsrummet. För att kunna se det hela belyses förbränningsrummet med fluoriserande

Torsdagen den 18/2 var vi ett 25-tal motorintresserade som lyckades ta oss till Johannes Perssons prydliga och välutrustade motortrimningsfirma JP Motorsport i Helsingborg trots snöoväder.

Direkt kan sägas att det utan tvekan var värt besväret att ta sig dit för att få ta del av Johannes långa erfarenhet av problematiken kring motortrimning.

Johannes berättade och förevisade på ett mycket sakkunnigt, lärorikt och fängslande sätt om de olika stegen i konsten kramma ut det där lilla extra ur motorerna och ändå få dem vettigt körbara och hållbara. Johannes ägnar sig främst åt s.k. klassiska motorer eftersom det är mer spännande att jobba med dessa då de oftast har en stor potential inom rimliga kostnader.

Även om han jobbar med olika motorer så tycks VW-motorer ligga honom närmast hjärtat.

Det är inte bara trimning som upptager hans tid, utan han kollar även upp resultatet genom att tävla i dragracing. En hylla fylld med pokaler visar att han haft stora framgångar med sina två synnerligen väl iordningställda baggar, en ljusblå respektive röd. Den ljusblå är äldst och ser ut som en ren standardbil med komplett inredning och är fullt körbar i vanlig trafik, men det är en riktig ulv i fårakläder. I dragracing stegrade den sig på bakhjulen innan den sköt iväg och tog skalpar som 911, M3, M5, VTEC och CRX, vilket diskret fram går av märkningen på vänster framdörr. Gimmicken var att köra till tävlingsbanorna i en tillsynes ren standardbil och sen skapa skrämshicka bland konkurrenterna när den väl kom ut på strippen.

Idag har den ljusblå ersatts av en röd, som är en renodlad tävlingsmaskin dock fortfarande med en diskret

ljus och avfotograferas. Bilderna lagras i en dator för senare analys.

Gäller att undvika att vätska ansamlar sig på vissa ställen i förbrännings-rummet, vilket försämrar förbränningseffektiviteten, vilket i sin tur kräver tidigare förtändning och därmed lägre effekt. För att minska risken för vätskeansamlingar ska insugningskanalerna ha en något rå slipyta för att därmed öka virvelbildningen för bättre flösfördelningen av bränslet.

Flödesmätningar och efterföljande analyser är tidskrävande men underlättare å andra sidan

det efterföljande trimningsarbetet väsentligt, varför Johannes slipper en massa "trial and error" på kompletta motorer.

I sammanhanget kan dock nämnas att motorer med turbo eller kompressor inte är lika kritiska, som sugmotorer när det gäller flödet i förbränningsrummet, eftersom lufttillförelsen är väsentligt större på dessa motorer.

### Kamaxel / ventilmekanism

Kamaxelns utformning är en synnerligen vital del i motortrimning. För att finna en optimal profil är den ovan beskrivna flödesmätningen till mycket stor hjälp. Gasmängden i förbränningsrummet styrs inte bara av storleken på insugningsporten och ventilen utan även av öppningstiden och hur mycket ventilen är öppen per tidsenhet. När Johannes formger sina kamprofiler på datorn försöker han därför få sina profiler lite mer "runda" mot det normalt spetsiga utförandet. Dessutom blir på känningarna mindre på ventilmekanismen, eftersom accelerations- respektive



Foto: Carl-Gustav Victor

retardationskrafterna blir lägre på mekanismen, vilket är speciellt viktigt på en stötstängsmotor med dess många rörliga komponenter. Det i sin tur möjliggör ett något högre varvtal innan ventilfladder inträffar.

Johannes har även en slags jigg med mätklockor kopplade till en dator där han kan sätta upp en kamaxel för att kolla och registrera dess profil. Bygger på så sätt upp en databas med kamprofiler, vilka han kan jämföra med varandra på ett enkelt sätt.

För att komma vidare med högre varvtal utan ventilfladder måste de rörliga delarna i ventilmekanismen lättas, allt från lyftare, stötstänger, vipparmar till ventiler, dels genom bearbetning och dels välja material typ titan i ventiler.

En populär trimningsmotor är Ford Pinto / Transit som har s.k. "fingerföljare" i stället för vanliga vippor. Dessa är betydligt lättare och tål högre varvtal. Våldigt avancerat för att vara den här typen av motor

enl. Johannes. En tålig motor som kan trimmas upp från 100 hk till 250 hk.

Räcker inte viktminskning får man tillgripa hårdare ventilfjädrar. Men hårdare fjädrar bör i görligaste mån undvikas eftersom det ökar påkänningarna och slitaget i ventilmekanismen.

På frågan om inte bredare kamnockar kunde motverka slitaget på både kamaxel och lyftare berättade Johannes, att kamnockar har en något konisk slipning samtidigt har lyftarna en något sfärisk yta för att därigenom skapa en rotation av lyftarna när kamaxeln arbetar mot dem. (Anm. undertecknad har i efterhand funnit att på äldre motorer kan s.k. plana ytor förekomma.)

Det är allmänt känt att vid montage av en ny eller nyslpad kamaxel (och självfallet då nya lyftare) ska man bestryka kamaxel och lyftare med en speciell kamaxelpasta för att undvika ett alltför stort initialt slitage när motorn startas upp. Dock är det

lika viktigt att ha en zink tillsats i oljan under inkörningsfasen. Zinken fungerar som ett smörjmedel på samma sätt som blyet i bensinen tidigare. Dagens smörjoljer innehåller en väsentligt lägre mängd zink, ca 850ppm jfr mot tidigare ca 1600ppm. Orsak, krav på katalysatorer, vilka ej tål högre zinkhalt.

Johannes tillsätter "Cam-shield" innehållande ZDDP, som är ett slitagereducerande zinkadditiv. Vill ni veta mera kolla [www.cam-shield.com](http://www.cam-shield.com). Lär även vara bra till klassiska motorer med "flat tappets cams".

#### Vevhusventilation

Vid motorer som jobbar med höga varvtal räcker det inte med normal vevhusventilation, eftersom luften ger ett motstånd mot kolvarnas rörelse. Lösningen är att montera en vakuumpump som suger ut luften ur vevhuset. Trots att pumpen tar effekt från motorn så är ändå minskningen av effektförlusterna pga luftmotståndet i vevhuset större.

#### Lindning grenrör

Lindning av grenrör med asbetsliknande

material ställer sig Johannes tveksam till. Minskar värmestrålning i motorrummet något, men ökar värmen i grenrören så att de blir rödglödande med risk att de deformeras. En kompromiss är att få grenrören målade med någon typ av keramisk beläggning. Blir snyggt och minskar värmestrålningen. Utföres av en firma i Klippan.

#### Encylindrig provmotor

För att på ett enkelt sätt prova ut nya trimningskomponenter och åtgärder har Johannes byggt om en VW-motor till en encylindrig motor med bibehållande av vevhus, vevaxel och kamaxel.

#### Provkörningsstativ

När en motor monterats sätts den upp i ett stativ där den körs utan att egentligen bromsas. Det är mest till för att kolla funktionen och att inga läckage förekommer.

#### Rullande landsväg

Här testas i olika körcykler på både bilar och mc (även crosscyklar), dels för att fastställa deras status

innan trimningsåtgärder och efteråt. Dessutom används den datoriserade testutrustning för att trimma in förgasare, insprutningsystem och tändningsystem.

#### MC trimning

Huvudsakliga inriktning för Johannes är klassiska motorer, men moderna högvarviga mc-motorer är honom inte främmande. Han visade upp en liten kamaxel till en Honda 250 cross, som han tagit fram ur massivt material och bl.a försett med kulager där kulorna är gjorda av kiselnitrid, vilket ger låg vikt och friktion.

#### Kuriosa

De gamla VW boxermotorerna hade alla vevhusblock i magnesium. Låter ju synnerligen exklusivt på en så pass enkel motor. Orsak, blev väsentligt billigare än aluminium eftersom magnesium är både enklare att formgjuta och bearbeta.

Av ovanstående framgår det att det var mycket tekniskt vi fick oss till del och tiden rann snabbt iväg. Det var knappt att vi tog oss tid för fikapaus mitt i det hela. Till slut såg sig ordförande Björn nödgad att bryta så att Johannes kunde komma hem till sin familj i rimlig tid. Men innan vi lämnade Johannes så tackade ordförande honom så mycket för att han ställt upp och låtit oss ta del av den stora trimningskunskap han besitter och överlämnade sedan ett antal gåvor till honom för att visa MSCC:s uppskattning.

*PS. För den som vill veta mer om JP Motorsport kolla in [www.jpmotorsport.se](http://www.jpmotorsport.se)*



Foto: Carl-Gustav Victor



# Klubbmästerskapet 2010

P-O Håkansson

I år startar vi KM-säsongen redan 17:e april på Knutstorp. Tack vare enträget arbete av vår ordförande Björn så har vi fått tillbaka Vårracet.

I år består KM förhoppningsvis igen av fem deltävlingar. Redan bokade är Vårracet på Knutstorp, en deltävling på Sturup Raceway, en på Bulltofta och Höstracet på Ring Knutstorp. Minnesberg gjorde en uppskattad återkomst förra året och vi har goda förhoppningar att vägföreningens årsmöte i mars bestämmer sig för att vi skall få återkomma.

## Förutsättningar 2010

Eftersom 2008 blev ett ganska tufft år för KM rent ekonomiskt, så lade vi en lite tightare budget för 2009. 2009 gick därför bättre sett ur det ekonomiska perspektivet och vi tror att de tävlande uppskattade mixen av permanenta banor och "back to basics" på Bulltofta och i Minnesberg. Vi hoppas att årets program också skall tilltala olika smaker.

En stor nyhet är att vi försöker dra igång ett samarbete med HMS Danmark (Historisk Motor Sport). Vid Vårracet så delar vi dagen med HMS, HMS använder dagen till träning och de två klubbarna kör vartannat heat. På det viset så minskar vi kostnaderna för båda klubbarna och det gynnar dessutom den sociala biten av KM när det blir lite luft i programmet så att deltagarna hinner umgås mellan körningarna. Det kan även finnas chans för de som har en bil som passar in hos HMS att betala extra och köra även "danska" heat - tvärtom gäller för danskarna.

Tyvärr så har Ring Knutstorp fått skärpta bullerkrav. Det innebär att en heldag numera egentligen endast sträcker sig från 9.00 till 16.00. Till den 17:e lyckades dock vår ordförande även pressa igenom en extra timme så att vi får hålla på till 17.00.

Även vid KM2 på Sturup Raceway så delar vi dagen med HMS. Här så kommer HMS att köra två 45 minuters

race. **OBS! Sturup Raceway kräver i hyreskontraktet att alla bilar som deltar i aktiviteter på banan av miljöhänsyn skall parkeras på en presenning som samlar upp eventuellt oljespill. Om detta inte efterföljs så kommer fordonet att avvisas.**

## KM-kommittén

KM-kommittén som bildades inför 2008 fortsätter sitt arbete. I kommittén ingår i olika funktioner Bengt Metz, Anders Andréasson, Henric Månsson, Michael Persson, Edvin Persson, Fredrik Olsson, Niklas Olsson, Mats Ek, Jan Nordgren, Magnus Neergaard, Allan Göransson, & P-O Håkansson. Vi har även tre nya förmågor på ingående; Pierre Pettersson, Adam Eliasson och Robert Malmström.

## Funktionärskris återigen?

I år har vi ännu ingen funktionärsansvarig. För de första två deltävlingarna så kommer våra danska kompisar att ta med delar av de funktionärer som krävs men de övriga måste vi själva ragga ihop.

Som vanligt ber vi därför de tävlande om hjälp! De som kör tänker kanske inte på att det finns folk som inte ens är med och kör själva men ändå t.ex. kör släpet till tävlingarna, sköter anmälan, söker tävlingstillstånd och utför många, många andra sysslor.

Därför är det är inte för mycket begärt att om man vill vara med och tävla så måste man hjälpa till att ordna funktionärer. Åtminstone till någon deltävling får man se till att skaffa fram hjälp från anhöriga, vänner, arbetskollegor etc. så att vi kan genomföra våra tävlingar på ett säkert sätt.

Vi skall försöka att lägga till information på hemsidan om antalet anmälda funktionärer inför en deltävling. Ser man som deltagare på onsdagen att det inte finns funktionärer till lördagen, då är det dags att ta tag i

situationen annars så kommer tävlingen att ställas in!

För att sporra trogna funktionärer så kommer vi även på försök att införa en ny "morot". Mer om det på annan plats i Bulletinen.

## Förändringar i reglementet inför 2010

Vi väljer att följa SPVM:s nya reglemente, med de undantag/tillägg MSCC sedan tidigare har, för närmare information läs på [www.spvm.se](http://www.spvm.se) och [www.msc.se](http://www.msc.se). Katalysatordispenst för Roadsport-klasserna är förlängd till att gälla även 2010.

## Prova på bana

På grund av att en heldag på Ring Knutstorp som sagt tar slut 16.00 så får vi se om vi får in prova på bana i Höstracets tidsschema. Möjligtvis så kan vi få en timme över vid KM2 på Sturup Raceway 22:e maj, vi ber att få återkomma.

Vi ses på banan,  
P-O Håkansson, KM-ansvarig  
[plus2@passagen.se](mailto:plus2@passagen.se)

## FUNKTIONÄRSSAMORDNARE

Klubben är i stort behov av någon som kan tänka sig att hjälpa till med att administrera alla våra funktionärer som ställer upp. Arbetet består av att i ett Excel-ark hålla rätt på namn, kontaktuppgifter och vid vilka tillfällen funktionärerna ställt upp. Det är viktigt att det finns en person som tävlingsledare/evenemangsansvarig kan rapportera in sina funktionärer till. Uppgifterna behövs för de olika uppmuntrningar klubben försöker anordna för de som gör en insats. Arbetet har inget att göra med att ragga funktionärer, utan bara med det administrativa. Vill du hjälpa till, kontakta P-O Håkansson eller Mats Ek.

# Jobba som funktionär - få 2011-års medlemsavgift betald!

P-O Håkansson

MSCC är helt beroende av funktionärer för att kunna genomföra sina aktiviteter. Klubben försöker alltid att vara generös med att bjuda på lunch och liknande för att visa sin uppskattning. Funktionärerna bjuds även in till gokart-körningar och vi har det årliga funktionärslotteriet, 2009-års vinnare fick till exempel ett 2500-kronors presentkort hos Verktysboden.

Men det är inte alla som kan vinna i lotteriet och det är inte alla som har möjlighet att delta i gokartevenemangen. Som en ny morot för alla trogna funktionärer så vill klubben prova en ny belöningsmetod under 2010:

**Jobba under tre dagsevenemang under 2010 och du har tjänat in din ordinarie årsavgift för 2011.**

Evenemang som räknas under 2010 är: KM-deltävlingar, SSM, sportvagnsrallyn och övriga heldagsevenemang.

Det fungerar som så att i budgeterna för KM, SSM och rallyna så lägger vi på några extra kronor på startavgifterna som sedan går till att betala medlemsavgifter för funktionärerna.

Som exempel så gjordes det 149 starter i KM under 2009. Med ett extra pålägg på 50 kr per start så kan vi betala årsavgiften för 15-16 trogna funktionärer.

De huvudsakliga fördelarna som styrelsen ser med försöket är:

- + **Trogna funktionärer får en "garanterad" belöning**
- + **Finansiering kommer från de som tacksamt tar emot funktionärernas slit**
- + **Klubben kan få nya medlemmar. Idag finns det till exempel många KM-funktionärer som har sportbil men tyvärr inte är med i MSCC.**

Erbjudandet gäller för alla medlemmar utom styrelsen och för lämpliga kandidater som önskar bli medlemmar i MSCC.

För styrelsen,

P-O Håkansson

KM-ansvarig

## Boka söndagen den 18 april för då blir det besök på Autoseum i Simrishamn och RALLY

Samling sker på Autoseum i Simrishamn kl. 10.30. Där får vi en specialvisning samt lunch. Vill du veta mer om Autoseum gå in på [www.autoseum.se](http://www.autoseum.se)

Efter lunch kör vi ett rally på ca 10 mil. På fina vägar blir er uppgift att köra närmsta vägen mellan markerade pilar/punkter på en karta. För att kontrollera att ni kör rätt finns kontroller uppsatta utmed den rätta vägen. Det blir ingen tidtagning så ni kan köra i egen takt. För er som är osäkra på hur det går till kommer vi att ha en kort genomgång innan starten. Man bör helst vara 2 i bilen för att delta i rallyt. Första start är ca 14.00 och sedan startar vi med 1-2 minuters mellanrum. Var vi skall ha målet är ännu inte bestämt. Om du inte vill köra rallyt är det fritt att avbryta efter lunchen.

Besök på Autoseum med specialvisning, lunch och rally kostar 200 kr per person.

Sista anmälningsdag är onsdagen den 7 april.

För anmälan:

Ring undertecknad på 070-216 92 27 eller sänd ett mail till: [lars.w@mscc.se](mailto:lars.w@mscc.se)

Du ställer väl upp!

Rallyhälsningar

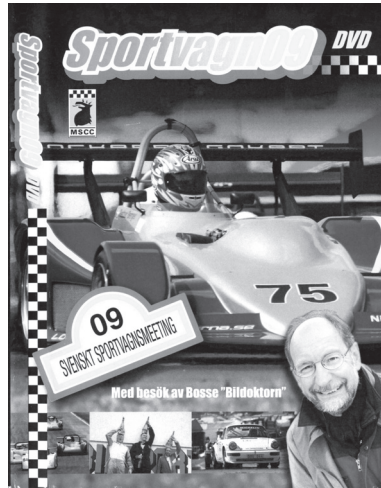
Lars Wallin



sid. 10

## Du har väl inte missat att 2009 års SSM-dvd är färdig?

Sätt in 180:-  
på klubbens  
PG: 63 09 25-6,  
ange namn och adress,  
och du har den i  
brevlådan inom  
några dagar!



## Följande nya medlemmar hälsas välkomna

### KRISTER JAKOBSSON

Kristallvägen 5  
341 39 Ljungby  
RC929, 2009  
Austin Healy Sprite, 1959

### DIETER KAMPF

Björkvägen 57  
243 34 Höör  
Mercedes 230 SLK, 1997

### PETER KIRSTEN

Sandbackegatan 18  
212 21 MALMÖ  
Robin Hood s7, 1978

### MAGNUS OHLSSON

Dockegölsvägen 6  
370 12 Hallabro  
Mazda MX-5, 1990

### FREDRIK SÖDERBERG

Hemmansvägen 53  
302 52 HALMSTAD  
Alfa Romeo 2000 GTV - Bertone,  
1974

### PÅR TUFVESSON

N. Skolgatan 4b  
211 52 MALMÖ  
Porsche 964, 1990

### JAN ÖFVERMAN

Beleshögsvägen 14  
217 74 MALMÖ  
Porsche Boxster, 2000

## Kommande aktiviteter

### Mars

20 Gocart i Malmö

### April

17 KM 1 Vårracet på Ring  
Knutstorp  
18 Vårrallyt

### Maj

1 Besiktningsträff i  
Trelleborg  
16 Sofiero Classic  
22 KM 2 Sturup Raceway

### Juni

6 KM 3 Bulltofta  
22 Löddeköpinge inför SSM  
29 Löddeköpinge inför SSM

### Juli

2-4 SSM Knutstorp

### Augusti

7 KM 4 Minnesbergsbacken  
13-16 Resa till Oldtimer Grand  
Prix Nürnbergring

### September

11 Höstrallyt  
12 KM 5 Ring Knutstorp

# VERKTYGSBODEN

www.verktygsboden.se



3000 m<sup>2</sup>  
butik i Borås

## Kontaktuppgifter

Butikstelefon 033-15 72 75  
Ordertelefon 033-20 26 50  
Orderfax 033-26 39 90

## Öppettider i butik

Måndag-fredag 08-18  
Lördagar 09-15  
Söndagar (stängt i juli) 11-15

Butiksadress Källbäcksvägen 1, 507 42 BORÅS



24.840,-  
exkl. moms 19.872,-

## Parkeringslyft

Art.nr 85268

Gör det möjligt att få plats med en bil till i garaget! Perfekt för bilentusiasterna. Med säkerhetslåsning på alla ben och droppkar för att skydda bilen under. Behöver inte skruvas fast i golvet. Levereras med hjulsats som gör den enkel att flytta. Kapacitet: 3.2 t, lyft höjd: 1860 mm.



9.995,-  
exkl. moms 7.996,-

## Karossnurra

Art.nr 81768

Perfekt för renoveringsarbeten. Försedd med svängbara hjul som gör den lätt att flytta även med en bilkaross monterad. Karossen roteras enkelt med hjälp av en vinkelväxel. Man vevar till rätt arbetsposition. Hydrauliskt höj och sänkbar i båda ändar.



695,-  
exkl. moms 556,-

## Bänkpolermaskin

Art.nr 70214

Lämplig polermaskin för verkstad och garage. Levereras med polerskiva och stålborste. 150 mm diameter 350 W, 1-fas.



875,-  
exkl. moms 700,-

## Bult och mutterfack

Art.nr 84486

30 st. fack som även passar bra till hjulvikter. Storlek: 620x620x140 mm. Vikt: 9 kg.



8.995,-  
exkl. moms 7.196

## Blästerskåp, industri

Art.nr 63045

Inkl. tryckregulator, blästerhandtag, fotpedal, belysning och dammsugare. Invändigt mått (bx dxh) 121x60x58 cm. Pulverlackerad.



9.375,-  
exkl. moms 7.500

## Automatisk däckmaskin

Art.nr 68266

En automatisk däckmaskin för fälgar 10"-20". Fungerar bra till 20" aluminiumfälgar utan extra tillbehör. Försedd med verktygshållare.



8.900,-  
exkl. moms 7.120

## Automatisk däckmaskin

Art.nr 68267

Tillåtna fälgdiametrar: 10-24"  
Maximal fälgbredd: 40-510 mm  
Balanseringsprecision: ±1 g.



## Tryckluftdriven oljesug och samlare

Art.nr 84475

Tryckluftdriven oljesug med graderad behållare på 15 l, som gör det enkelt att se den uppsugna oljan. Avsedd för varm olja, runt 40-60° C.

Praktiskt uppsamlingskärl. Pneumatisk höjning av tratten. Levereras med 5 st. suglansar. Volym: 80 l.

4.375,-  
exkl. moms 3.500,-

## Arbetsstation för plåt-bearbetning

Art.nr 81729

Ny arbetsstation med engelskt hjul, krymp och sträck, lädersäck, mothåll och äggklubba.

Arbetsstationen har nästan alla delar som du behöver för att kunna jobba i plåt.

Perfekt för bilklubbar och skolor.



PASSA PÅ!  
15.900,-  
ORD. PRIS 19.900,-

## Kursverksamhet 2010

Efter våra uppskattade kurser med den välkände amerikanska metallgurun, **Ron Covell** i oktober 2009 är det en självklarhet att vi fortsätter med succén! Kurserna kommer vara inriktade både till nybörjare och professionella.

### Datum för kursen 2010

7-8 april **Advance Metalshaping and Bucks & Patern**  
10-11 april **Beginning Steel & Aluminium**

### Priser och anmälan

En kurs kostar 3.000 kr och anmälan skickas till [kurs@verktygsboden.se](mailto:kurs@verktygsboden.se) eller per telefon till Lars 033-720 72 01. Det går även att boka kurserna i vår [webbshop](http://www.verktygsboden.se).



Succén fortsätter -

Ron Covell-kurser!

Webbshop [verktygsboden.se](http://verktygsboden.se) Ordertelefon 033-20 26 50 E-post [info@verktygsboden.se](mailto:info@verktygsboden.se)

Med reservation för prisförändringar och feltryck