

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 1
2011



MSCC Årsmöte

Gokart för funktionärer och medlemmar

Nya i styrelsen

Nya funktionärer

Att börja köra KM

Nytt projekt i garaget

"Himmelstormerne"



Ordförandes spalt



När man tittar på termometern och den fortfarande visar minusgrader efter en lång vinter känns sportvagns- och racingsäsongen avlägsen. När entusiastfordonet ställs in för säsongen med ägarens ambitiösa åtgärdslista mentalt nedtecknad känns tiden för genomförandet av åtgärderna som oändlig. Med tanke på kylan känns klubbmästerskapets första deltävling

inte direkt förestående. Men vid en snabb koll av almanackan är det bara en dryg månad kvar och när ni läser dessa rader är det bara veckor kvar. Jag som skulle genomföra så många förändringar som förhoppningsvis skall bli förbättringar - nu är det bråttom!!

Vid årsmötet som avhölls i gamla anrika Grand Hotell i Lund skedde omfattande styrelseförändringar. Av en styrelse om elva personer avgick sex personer med sammanlagt ca 33 styrelseår. De fem som stannade kvar har ett betydligt färre antal styrelseår tillsammans. Tre nya styrelsemedlemmar har tillkommit som presenterar sig på annan plats i denna tidning. Den nya styrelsen har haft två styrelsemöten och entusiasmen och arbetsglädjen är stor. Hela styrelsen känner en stor ödmjukhet inför arbetsuppgiften och en stolthet över vår klubb. Det har

också skett en förändring av KM- och rallyorganisationerna som också presenteras på annan plats. Det är glädjande att alla dessa förändringar har kunnat genomföras snabbt och smärtfritt samtidigt som avgående styrelse- och kommittémedlemmar fungerar som bollplank. Arbetet inför SSM, KM och övriga aktiviteter pågår för fullt. Kalendern kommer successivt att fyllas med trevliga, lärorika och spännande aktiviteter. Styrelsen känner särskilt varmt för de spontana garagetränningar som sker på enskilda medlemmars initiativ. Ryktet förtäljer att det är några sådana på gång. Nej, nu måste jag gå ut i garaget men jag hoppas att få se er på många av klubbens arrangemang under det kommande året!

Hälsningar

Peter Öfverman

MSSC:s styrelsemedlemmar

Ordförande

Peter Öfverman
0709-74 27 80
peter@mssc.se

V. Ordf. & SSM-ansvarig

Robin Wachmann
Norra Hagtorngatan 12
256 61 Helsingborg
0704-90 41 98
robin@mssc.se

Kassör

Max Dymling
Lottas Väg 4
245 63 Hjärup
0766-21 92 05
max@mssc.se

Sekreterare

Fredrik Olsson
Östra Förstadsgatan 253
231 32 Trelleborg
0705-53 50 91
fredrik@mssc.se

Aktivitetskommittén

Tf. Redaktör Bulletinen

Anders Hedlund
Hövdingegatan 1 A
256 54 Ramlösa
0706-18 38 71
anders@mssc.se

Aktivitetskommittén

Johan Roxlin
Helsingborgsvägen 32
262 72 Ängelholm
0706-68 31 01
johan@mssc.se

IT-ansvarig

Andreas Freid
Nordanvägen 6 C
244 38 Kävlinge
0708-47 77 82
andreas@mssc.se

Miljöansvarig

Kenth Sandkvist
Åkerötorget 4
262 65 Ängelholm
0760-45 38 70
kenth@mssc.se

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 (utför även SBF vagnboksbesiktning)
Tullesbo 1
275 94 Sjöbo
0415-410 29, 0706-15 15 29
johnny@tullesbo.nu

MSSC:s postadress: MSSC, Box 1052, 212 10 Malmö. PlusGiro 63 09 25-6. Ta även en titt på: www.mssc.se

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

Gokart för MSCC funktionärer och medlemmar

Bertil Thorsson

Den 20 november hade MSCC bokat tid hos Go-Kart City i Malmö. Vi var 30 st racingsugna kvinnor och män.

Före tävlandet talade instruktörerna om reglerna, gav oss instruktioner för snabbaste körteknik och delade in oss i 10 team med 3 förare i varje. Det blev alltså Le Mans tävling, vilket innebär snabba förarbyten med 2 pass per förare.

Vi började med träning och körning för att få kvattider. Team 4 bestod av Johan Lindgren, Niklas Johansson och undertecknad. Starten för oss blev inte så bra. Vi låg på 5:e plats vid första förarbytet. Lyckades sedan avancera och inför sista förarbyten var vi på tredje plats. Niklas tog över och satsade för fullt och han kom snabbt upp på andra plats. Då ett och ett halvt varv återstod gick han upp i ledningen och team 4 stod som vinnare. Efter tävlingen konstaterade vi att Niklas presterade senaste månadens bästa varvtid.

Dagen avslutades med fika samt prisutdelning. Det är lika trevligt och spännande varje gång MSCC ordnar race med dessa små och motorsvaga bilar.



MSCC årsmöte



Michael Pehrsson mottager priset "årets MSCC medlem" av Kåge Schildt.

Den 21 januari samlades 68 glada medlemmar i Piratensalen på Grand Hotel i Lund för att avhålla årsmöte med den efterföljande middagen. På utsatt klockslag hälsade ordföranden Björn Hedlund välkomna och öppnade mötet. Det är en mycket aktiv och framgångsrik klubb vi har gemensamt, hela 19 aktiviteter har hållits under året, ekonomin är mycket god med både positiva rörelseresultat samt en stark kassa.

Tyvärr hade hela sex medlemmar ur den nuvarande styrelsen annonserat att de önskade lämna sitt uppdrag, Björn Hedlund, Lars Wallin, Mats Ek, Niels Bierring, Per Olof Håkansson och Lars Bondesson, flera hade många år bakom sig, men "the grand old man" är utan konkurrens, Lars Bondesson som under hela 13 år dragit ett tungt lass i klubbens styrelse, det lyfter vi på hatten för. Per Broberg, valberedningens ordförande föreslog Andreas Freed, Max Dymling och Anders Hedlund som nya styrelsemedlemmar, dessa valdes också senare.

Den pågående frågan om stadgeändringar kunde också avslutas då mötet röstade igenom styrelsens förslag. De mest väsentliga förändringarna är att kravet på innehav av sportbil slopas för nya medlemmar, likaså provåret som gästmedlem. En del mindre övriga förändringar föreslogs och röstades igenom.

Lars Bondesson presenterade de i skrivande stund planerade aktiviteterna för kommande år, bästa sättet att vara uppdaterad är klart att lägga www.msccl.se som startsida i datorn.

Jan Norgren berättade kort om SPVM's tävlingsprogram under året. Kalendern hittar du på SPVM.se

Funktionärerna, vår viktigaste resurs premierades i funktionärslotteriet, den gamla hatten med tillhörande lappar hade i år ersatts av Per Olofs digitala slumpgenerator. Första priset, ett presentkort på verktygsboden om 2500 kr vanns av Johan Magnusson från Trelleborg. Glöm inte att du som flitig funktionär får fri medlemsavgift efter tre dagars aktivitet, det är alltså väl

Anders Hedlund

investerad tid både upplevelsemässigt och ekonomiskt att ställa upp som funktionär.

Blommor utdelades också till Mona Göransson och Kim Bolinder som efter många år vid slevarna nu lämnar över till nya krafter i vår temporära SSM restaurang. Anita Hedlund belönades också för att ha lagat mat åt styrelsen. Lisbeth Elfström och dotter Caroline belönades för sin fina insats i informationen under SSM.

I sedvanlig ordning så hölls prisutdelning för klubbmästerskapet. En trevlig tradition är att pristagarna bjuds in kostnadsfritt till möte, vilket är ytterligare ett skäl att försöka komma med bland pristagarna.

Roadsport A

- | | |
|------------|----------------|
| 1:a plats | Henric Månsson |
| 2:a plats | Bengt Metz |
| 3:e plats: | Hans Egonsson |

Roadsport B

- | | |
|------------|---------------|
| 1:a plats: | Thomas Ahrens |
| 2:a plats: | Jonas Nilsson |
| 3:e plats: | Oscar Nilsson |

Roadsport C

- | | |
|------------|----------------|
| 1:a plats: | Edvin Persson |
| 2:a plats: | Fredrik Olsson |
| 3:e plats: | Magnus Ohlsson |

Historic

- | | |
|------------|------------------|
| 1:a plats: | Per Broberg |
| 2:a plats: | Anders Arildsson |
| 3:e plats: | Tord Ekengren |

RS

- | | |
|--------------------|------------------------------|
| 1:a plats: | Jan Strand |
| 2:a plats: | Anders Andreasson |
| 3:e plats (delad): | Patrik Rydh/
Peter Strand |



Christer Svensson föräras hedersmedlemskap för sina mångåriga insatser i klubben.

Michael Pehrsson mottog av Kåge Schildt vandringspriset, "Årets MSCC medlem". Priset är instiftat av den framlidne Lars Pettersson och Kåge Schildt, det delas ut till medlem som gjort förtjänstfulla insatser för klubben och dess medlemmar. Kåge nämnde i

sin motivering speciellt den fina insats Michael gör, då han i arla morgonstund sköter besiktningen av våra bilar inför tävlingarna.

Kåge Schildt höll en kort historisk återblick på de gångna 75 åren för Svenska Bilsportförbundet samt hur

man skall uppmärksamma SBFs 75-års jubileum i år. Det kommer att finnas en rad aktiviteter och produkter som skall lyfta fram bilsporten och våra föreningar.

Christer Svensson mångårig ordförande för MGCC som det hette då, förärades ett hedersmedlemskap för sina insatser. Diplomet föreställde en av hans bilar, Renault Alpine vilken han lovade ta ut på banorna igen.

Mötet avslutades med att Björn Hedlund överlämnade ordförandeklubban till den nyvalde ordföranden Peter Öfverman.

Efter mötet var det middag under vilken Kaj Björk underhöll med sina historier om bilar, vin och andra väsentligheter.



Nyvalde ordföranden Peter Öfverman mottager klubban från avgående Björn Hedlund.

Inlagor till matrikeln

Under årsmötet kom det upp önskemål om att de nya stadgarna och kontaktuppgifter till nya styrelsen, i form av inlagor i matrikel. I samma kuvert som ni fick bulletinen hittar ni också inlagor till matrikeln så nu är det fritt fram för lite pappslöjd i matrikeln.

/Lycka till

Nya i styrelsen

Max Dymling



Jag heter Max Dymling och är 47 år. Jag är ursprungligen från Stockholms-trakten, men flyttade till Skåne i mitten av

70-talet. Sedan en tid tillbaka bor jag i Hjärup tillsammans min fru Madeleine och mina döttrar Malin (20 år) och Maja (16 år).

Jag har under många år arbetat med ekonomi på diverse olika företag. För tillfället arbetar jag som ekonomichef på ett företag i byggbranschen. Som nyttillträdd kassör i föreningen kan jag med den erfarenhet och kunskap jag samlat på mig i mitt arbete säkert bidra med ett och annat.

Sportbilsintresse har alltid funnits även om det fram tills för något år sedan legat i dvala. Intresset vaknade när en vän till mig tog med mig på diverse aktiviteter MSCC anordnade under 2009. Kort därefter fick jag möjlighet att köpa en Bertone Alfa från 75. Först efter hemtransport på släp och att bilen stod uppställd i garaget insåg

jag att det behövdes en del arbete, ett arbete som jag aldrig tidigare utfört. Kopplingen var helt slut, bromsarna lågan och tändningen fungerade dåligt. Som tur var hade jag några vintermånader på mig och med assistans från en sportbilsintresserad vän mötte jag våren med ett stort leende på läpparna.

Under det gångna året har jag vid flera tillfällen deltagit som funktionär och åskådare vid MSCC aktiviteter där jag möt medlemmar som tagit emot mig med öppna armar och välkomnat mig till föreningen. Jag känner mig hedrad av styrelseuppdraget och det ska bli roligt att förvalta och fortsätta utveckla MSCC.

Anders Hedlund



Mitt namn är Anders Hedlund och sannolikt är jag ett välbekant ansikte för en del av er. Medlem i klubben sedan mitten på nittio-talet. Jag har varit engagerad i genomförandet av SSM sedan slutet av nittio-talet.

Under seklets början satt jag några år i styrelsen. Sedan kom åren med familjebildning, mycket jobb, husrenovering etc. Nu har jag åter fått möjlighet till lite mer engagemang i MSCC och blev klart glad när jag valdes in i styrelsen.

Påverkan från min pappa har klart bidragit till att det står Morgan i mitt garage, tidigare delade den plats med Mazda Miata och MGB, men nu står den själv. Vi får se vad den får sällskap av framöver.

Jag är ensamstående pappa och bor tillsammans med min son Gustav på 6 år i Helsingborg. Allt har för och nackdelar i livet, fördelen med två i familjen är att hela familjen får plats i en 2-seater Morgan.

Andreas Freed



Jag heter Andreas Freed är 26 år. Uppvuxen i Lund men nu boende i Kävlinge.

Jag har alltid haft ett stort bil- och motorsportintresse. Det började tillsammans med min pappa då otaliga mopeder, motorcyklar och bilar demonterades och renoverades under min uppväxt. När min första egna bilen köptes fortsatte det hela, men i större skala. Bilen användes flitigt på "track days" med diverse klubbar fram tills jag kom i kontakt med MSCC. Licens togs och bilen skulle uppgraderas till SBF standard för att kunna delta i KM och SPVM. Tyvärr står bilen fortfarande

på pallbockar efter 2 år så det har inte blivit någon KM för min del ännu, men den dagen kommer. För att ändå ha något trevligt att köra till sommaren införskaffades en BMW Z4.

Till vardags jobbar jag som marknads- och IT-ansvarig på Möbelkillarna i Malmö. Något jag gjort de senaste 4 åren.

Att få förtroende som styrelsemedlem i MSCC och möjligheten att tillföra något till klubben är hedrande. Jag ser fram emot ett år fyllt med trevliga klubbaktiviteter!

Nya funktionärer

Ny Rallygeneral 2011



Lars Wallin har efter 2 år lämnat över "ratten" till mig och Sven Olov Svensson med uppdraget att fortsätta utveckla rallyverksamheten i samband med SSM på Knutstorp.

Vem är då jag?

En man i sina bästa år vid namn **Lars-Erik Lundin** (Ludde) 64 år och biltokig. Jag är sedan många år anställd inom bank och har odlat mitt billintresse sedan barnsben. Jag hade turen att få en biltokig svärfar, Lennart Wramell, så det blev mycket "skruvande" på Lotus Elan. Vad gäller egna bilar har det mest varit Hundkojor, 5 st. och en och annan

lite fräckare bil. 1989-90 byggde jag en Westfield SE som såldes i mitten av 1990 talet.

Jag och en kamrat satte tänderna i ett vrak, en TVR Vixen S2 1969. Det tog tio år(10) att renovera med mycket känslor involverade men det blev till slut ett snyggt exemplar 2005.

Jag är gift och har två vuxna utflugna döttrar och en hustru som har mycket stor förståelse för min hobby.

Det skall bli spännande och nervkittlande att ta över efter Lars Wallin och att få möjlighet att fortsätta och utveckla rallyverksamheten inom MSCC.

Nya KM-generaler 2011



Edvin Persson, bor i Lund tillsammans med min sambo Linda och är i skrivande stund 35 år. 2004 blev jag medlem i MSCC efter ha köpt min första sportbil, en Porsche 944 tillverkad 1984. Jag har sedan dess deltagit i KM och har på senare år blivit mer involverad i KM organisationen. Nu sitter jag som KM General och skall tillsammans med Robert Malmström driva KM enligt kub-

bens ramar. Allt för att våra medlemmar skall få möjlighet att uppleva hur otroligt kul det är att köra och den fantastiska samvaron som vi har.



Robert Malmström, 33 år gammal med fru och två barn. Jobbar idag som bilförsäljare och har ett brinnande intresse för bilar och inte minst för racing. Har tävlat från och till inom motorsporten sen 18 års ålder. Senare har det blivit ett antal "seven" bilar, köpte den första 2006 för att ha som "glassätarbil" men ju mer man lärde känna folk inom kretsen så ändrades valet mot att bygga den

för bana, Henric Månsson hade en bil som blev en förebild. Under 2010 körde jag Caterham. Nu står det en Radical i garaget som tanken är att åka RS under 2011 så mycket jag hinner.

Att börja köra KM

Pär Hylander

Om man kört lite på bana tidigare men är beredd att ta ett steg till, vad väljer man då? Svaret är glasklart, MSCC KM! Det är också fullt möjligt att börja köra KM utan att tidigare banerfarenhet (fast racinglicensen måste man ta först). Det kanske är så att man är MSCC-medlem sedan tidigare och att det är dags att utvidga sitt deltagande till KM också.

KM står för klubbmästerskap och det är racing som är grenen. Racing på det sättet som det definieras av bilsportförbundet, inte på det är icke legala sättet som ibland sker rakt fram på vanliga vägar nattetid. Inte heller racing på det sätt som vi ser det på TV, med bilar som krockar ihop och plastbitar som flyger, utan racing med respekt.

Racing med respekt för varandra och för varandras vagnar.

MSCC KM brukar bestå av 4-5 deltävlingar med höjdpunkterna på riktiga tävlingsbanor, nämligen Ring Knutstorp och Sturup Raceway. Vissa deltävlingar förekommer på temporära banor då endast ett ekipage åt gången tävlar mot klockan. Dessa kan vara av karaktären konbanor eller backtävling på asfalt.

Vad behövs då?

Chaffis med förarlicens för racing och personlig säkerhetsutrustning. Sportvagn som är säkerhetsutrustad.

Chauffören behöver alltså ta racinglicens. Detta licenstagande syftar till att utbilda sig i hur arrangemanget

går till, vad flaggorna betyder, vad man får och inte får göra osv. Har man tur så hittar man dessutom en licenskurs som utbildar föraren hur man blir en säkrare och snabbare. Ett exempel på det är den kurs som Södra Bilsportförbundet brukar arrangera på våren på Ring Knutstorp.

Vidare behöver chaffisen godkända tävlingskläder, dessa ska vara certifierade av FIA, internationella bilsportförbundet. I korthet innebär det att kläderna ska tåla brand bra. Det är underställ (långkalsonger, tröja med polokrage och sockar) overall (3 lager) samt kängor och handskar allt i brandhärdigt material. Vidare behöver man en godkänd hjälm och ett av kriterierna



för detta är att hjälmen måste vara lätt. Motorcykelhjämar är ofta för tunga. Anledningen till att hjälmen behöver vara lätt är att kroppen är ju fastspänd i bälten och skulle man krocka så är det nacken som behöver bära upp ”tyngden” av hjälmen.

Bilen då? Vad ska man köra med? I KM finns det några olika varianter att välja på. Har man en gatregistrerad och besiktad sportvagn så kan Roadsport vara ett gott alternativ. Beroende på vikt/effekt så delas man in olika undergrupper. Det finns även klass RS. I denna figurerar snabba vagnar som man aldrig ser i trafik, t o m rena formelbilar. Dessutom finns Historic, där gamla sportvagnar kan delta (60-tal och äldre?)

Oavsett val av vagn så krävs det en del säkerhetsarrangemang, dessa kan dock variera lite beroende på klass.

Bil allmänt gott tekniskt skick.

Säkerhetsbur eller båge - hur denna ska vara utformad finns noggrant specificerat i de gemensamma tekniska reglerna som man kan ladda ned på SBF's hemsida. Om man inte läser på ordentligt från början är det stor risk att bilen man bygger eller köper blir omöjlig att använda.

Huvudströmbrytare till batteriet som är nåbar både för chauffören (när denna är fastspänd) och för säkerhetspersonalen vid vindruteram / a-stolpen.

I vissa klasser får man använda bilens orginalstol, men ofta är det en god ide att använda en skalstol som man sitter både bättre och säkrare i.

Även säkerhetsbälte är ibland original tillåtet, men en 6-punktsbälte med axelremmar, midjrerem och lårremmar är absolut preferabelt.

Om man väljer att köra RS så är det

antagligen en bil som redan är en tävlingsbil som man köper, så då blir jobbet att köra och underhålla den. Väljer man Roadsport så blir ingångarna för bilen flera att välja på.

- En redan färdigbyggd bil som tävlats med.
- En fabriksfärdig bil, en som redan från fabrik ämnats att tävla med t.ex Porsche 911 GT3 RS.
- Sin egen befintliga bil, som utrustas.
- En väggående bil som utrustas.

Att snabbt komma igång så är naturligtvis alternativ 2 lockande. Det kräver dock avsevärda monetära resurser och den sortens vagnar är ganska ovanliga i MSCC KM.

Övriga metoder är däremot rätt vanliga.

Alternativ 1 kan också det vara snabbt att komma igång, men risktagandet är som med alla andra begagnatbilsköp, man vet inte riktigt den tekniska statusen. Ofta är gamla tävlingsbilar mycket mer väl omhändertagna men sen har å andra sidan tävlingsbilar varit med om mycket hårdare belastningar än gatbilar, så fel som aldrig uppkommer på gatbilar kan man tävlingsbilar råka ut för, t.ex. sprickbildning i bärande chassie/karossdelar. Gamla tävlingsbilar har ofta varit utsatta för större eller mindre kollisioner, men är det bara lagat på ett bra sätt så är det inget som hindrar eller man behöver vara rädd för.

Det som är gemensamt för att alternativ 3 och 4 är att bilen måste utrustas. Att utrusta för det nödvändiga säkerhetsutrustningen behöver inte vara orimligt ansträngande. Många kan nog klara det på 50-100 arbetstimmar. En uppenbar risk och något som lett till många tappade sugar är att ambitionen skruvas upp mycket, motorn skall trimmas, underredsmassan ska

skrapas, fönstren ska bytas inredningen ska rensas, bussningarna ska blir solida och hårda, fjädrar och stötdämpare ska bytas bromsarna ska uppgraderas. etc. etc. Resultatet att tidsplanen spricker och det första deltävlingarna missas, eller kanske t o m hela säsongen.

Min personliga tro rörande variant 3 och 4 är att göra det nödvändiga och kanske lite till, men inte mycket mer. Det är bättre att komma ut med bilen och prova ut den, se vad som funkar och vad som inte funkar. Dels behöver chaffisen övningen, även om man haft körkort i 20 år och kört 100 000 mil privat eller yrkesmässigt så innebär det antagligen inte att man är speciellt snabbt på räserbanan i början, även om man själv är övertygad om det. Mer sannolikt är man ca 10 sek långsammare än dom snabba i sin klass. Dock behöver man inte hänga läpp för det, dom som är snabba idag var det inte när dom provade första gången. Finessen med att se till att komma ut första året är att både bilen och chaffisen kommer bättre förberedda år 2.

Hur går då en tävlingsdag till?

Man anmäler sig på hemsidan, antingen inför varje deltävling eller så gör man en sk. serieanmälan i början av säsongen vilket innebär lite volymrabatt på startavgiften vilken man betalar till klubbens pg.

En sk. ”mscc vagndeclaration” som man hittar på hemsidan fyller man i och tar med sig en utskrift av.

När tävlingsdagen närmar sig så förbereder man prylarna och sig själv. Ordning och reda, den personliga utrustningen prydligt nedpackad och med knopp och kropp i god kondition. Bilens vätskor ses över och däckstrycket kollas osv.

Tävlingsdagen börjar rätt så tidigt på morgonen med besiktning. Då får man visa upp sin personliga utrustning och bilen går igenom. Ibland fokuseras på olika saker men kortfattat kollas säkerheten och att bilen överrensensstämmer med den klass anmält sig i. Typiska grejor som kollar är att batteriet sitter fast, att bältena är oskadade att stolen sitter fast och att belysning i vad mån klassen kräver det, fungerar.

Efter besiktningen är det obligatoriskt förarmöte. Då samlas alla förare och tävlingsledaren går igenom specifik info för dagen. Det kan vara dagens schema, ev. avvikelserna i depån eller på banan och ofta allmänna uppmaningar om att sköta sig och att inte vara en fara för sig själv och andra.

Sen börjar körningarna. Ofta är det två tidsträningar (som avgör resultatet i tävlingen) och en avslutande (betydelselös/frivillig) tävling, tävlingsformen för detta ha på senare tid börjat kallas (för det importerade ordet) time trial. Passen är ofta ca 15-20 minuter långa vilket är fullt tillräckligt, man blir ofta rätt trött av så intensiv körning. Det vill till att hålla koll på när man ska köra,

är man inte förberedd så är det lätt att missa värdefull bantid. Påklädd och fastspänd och ställd i kö 5 min före sitt körpass ska man vara.

Väl ute på banan så brukar man upptäcka att dom flesta andra köra vansinnigt snabbt. Det kanske verkar rent övermänskligt men det är det inte, det är bara dom andra som har fler träningsvarv innanför västen. Metoden att uppföra sig nu är inte att försöka täppa till eller att hitta på knasiga saker. Istället att klokt att hålla sitt spår och när det passar tydligt gå åt sidan (höger eller vänster) för att underlätta passage. Sen kommer knepet, studera hur den framförande vagnen körs så länge som du ser den, det finns ju en anledning till att den går fortare! Den anledningen är oftast inte att den har starkare motor (ni kör ju i samma klass) utan att den framförs med mera träning. Genom att studera detta blir även du en snabbare förare.

Mesta tiden på tävlingsbanan tillbringas dock inte i bilen, utan i depån. Du kommer att märka att dom flesta av dina likasinnade är väldans snacksaliga och rent av trevliga. Sannolikt kommer

du att träffa många nya människor med precis samma intresse som du själv.

För vilka passar då MSCC KM?

Svaret för det är ganska tydlig, för sportvagns och racingentusiaster som med enkla medel vill köra själv. Racingen har tydliga drag av gentlemanracing, dvs. det kan vara racing mellan dom som vill, men det är alltid respektfullt avstånd mellan bilarna så att risken att behöva reparera den egna bilen för att något annan kommit så nära att ingen marginal längre fanns, är liten. Dvs. att där STCC gnider dörrar mot varandra är det två meter mellan två MSCC-vagnar. Vidare är troligen inte MSCC en karriärväg för en ung chaffis med F1-planer, unga killar och tjejer väljer andra klasser där det man syns och där tuffare tag är mer socialt accepterat. Istället är dom ofta dom som mekar lite själva och som under enkla former och rimliga kostnader vill köra racing själv som väljer MSCC KM!

Välkommen du också!

Rea på SSM DVD 2009

Nu rear vi ut ett mindre antal DVD skivor från SSM 2009. Sätt in 100 kr per önskad DVD på plusgiro: 630925-6, ange DVD 2009 samt namn och adress så kommer skivan efter några dagar.



Nytt projekt i garaget

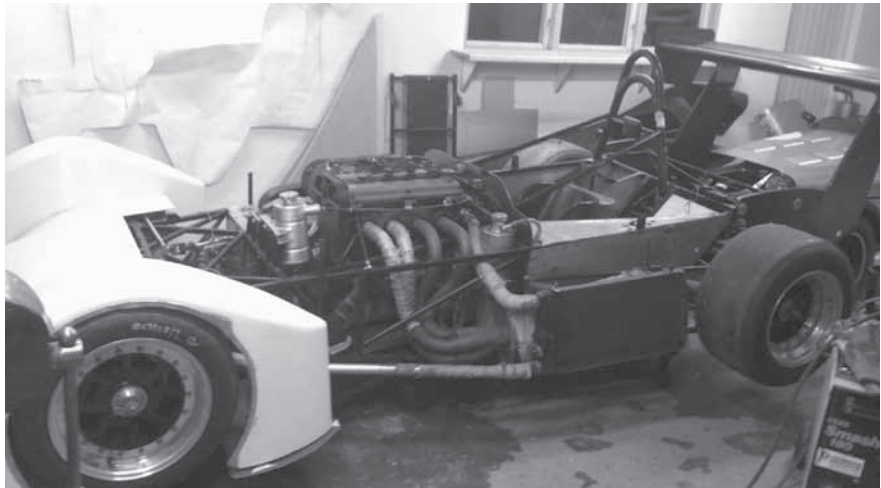
Johan Roxlin

Det har väl alltid funnits ett intresse för Clubmanracing och att få köra en riktig racebil med slicks och aerodynamik.

Jag har haft min Caterham några år och har uppdaterat och renoverat den efter hand och den är väl nästan klar efter det sista motorbytet. I en perfekt värld hade man avslutat det projektet innan man kastade sig in i nästa. Det är inte fallet, det är väl mer en livsstil att alltid ha projekt i garaget. Jag antar att det är något som gått i arv.

Som sagt har jag alltid varit intresserad av en clubman och för min del låg Phantom väldigt nära hjärtat, dels för att jag känner Jan Norgren och Anders Andreasson som står för Phantom tillverkningen nu för tiden. Men en stor del är pågrund av Petter Berger som inte bara är snabb i sin bil, utan väldigt hjälpsam och trevlig att umgås med. Inte minst när man behöver puttas lite över kanten för att komma till skott. Sista pusselbiten lades väl när Petter frågade om jag ville följa med honom till SPVM avslutningen på Falkenberg. Sagt och gjort följde jag med upp och umgicks med det glada Clubman gänget en kväll. Allt som hände där efter handlar egentligen bara om att hitta ett rätt objekt för mig och inte om jag skulle eller ej.

Med hjälp av mina Phantomvänner tog jag kontakt med Stewart som hade Jans gamla bil till salu i Norge. Bilen är som sagt Jan Norgrens gamla bil som är tillverkad på 80talet i England och senast uppdaterad 1991 på fabriken, därav namnet P91 vad jag förstår. Efter Jan så har den körts av Michael Sode DK och senast av Johan Westerbergh som var mekaniker till Stewart. Det var ett lagom objekt för rätt peng eller rättare sagt i mina ögon var det bara bensin och startavgift som saknades.



Kaffetermos och min stackars far packades in i en lånad lastbil, sen bar det av mot Trondheim. 200 mil senare stod man i garaget och vändades över hur långt det var till race start, det är 3 månader till första race, hur ska jag få tiden att gå?? 5 minuter senare började man sätta ihop en lista på allt som skulle köpas och göras på bilen. Då började man så smått kallsvettas och undra hur jag skall hinna med allt det där på bara 3 månader med 2 små barn hemma och en sambo som man för några dagar sedan lurade i att man köpt en start klar bil för att man skulle få mer tid med familjen. Nu är man lyckligt lottad med hårdhudad kvinna med bra psyke och snälla barn, så än fanns det hopp.

För att göra allt lite enklare och att man inte skulle behöva gå så långt i garaget efter verktyg så flyttade vi och garaget krympte från 90kvm till 35. Där samsas en Caterham, en Phantom, jag och några lättklädda damer i kalenderformat. Den stora fördelen med vårt nya hus är att garaget är i källaren och man kan tjuvmecka lite när man har ärenden ner till källaren.

Första shoppingturen gick upp till Anders Andreasson för att inhandla

en ny front. Anders förklarade mycket tydligt för mig att det var jobb att bygga om från det gamla till det nya, men jag lyssnade inte riktigt då för man hade bestämt sig precis hur det skulle se ut. Mycket riktigt var det en del pyssel och det är inte klart än. Nu är man ju funtad på det viset att man vill helst göra allt på en gång, men av erfarenhet så måste man dra en gräns någonstans om man skall komma på banan någon gång i vår och helst till KM1 på Knutstorp i April.

Det arbetas stötvis energiskt i garaget nu och det går framåt. Det har svetsats och byggts ny botten. Nästa steg är att passa till karossen med den nya nosen jag köpte. Sen ska det tillverkas vingstag, stol, diffuser, saker ska blåstras, saker ska målas etc etc. Listan är lång. Kanske kommer det en del 2 på denna artikel som förklarar hur man knöt ihop säcken och gjorde dom där sista outhärliga modifikationerna. Och finns jag på Knutstorp den 17e April, så har jag kanske lyckats eller i alla fall kompromissat någonstans. Annars finns jag bara där för det trevliga umgänget.

En riktigt god fortsättning och hoppas vi ses på banorna i år.

“Himmelstormerne”

Carsten Frimodt

Som nogle måske husker har jeg skrevet en bog om dansk formelracing, kaldet ”De Tre Racermusketerer”, der er en tredobbelt biografi om Jens Christian Legarth, Hartvig Conradsen og Jørgen Ellekær, men hvor mange svenske konkurrenter som Picko Troberg, Yngve Rosqvist og ”Bergvägg” Andersson foruden finske Curt Lincoln også indgår.

Himmelstormerne

Min nye bog handler om racerkørerne Ole Vejlund, Reine Wisell og Ronnie Peterson, som var anden generation af formelkørere, der ville prøve om vingerne kunne bære i udlandet. Deres karrierer var startet efter at den første flok havde vist vejen frem i de internationale racercirkler i Formel Junior. De tre skandinaviske himmelstormere var aldersmæssigt jævnbyrdige og havde med deres samtidige start på racerbanerne omkring 1962 mange fællestræk.

De fik alle en eventyrlig karriere på vej til den ultimative klasse, som de alle nåede i et vist omfang. De debuterede næsten samtidigt i 1962-63, hvor Oles

vej gik over Mini Cooper, Lotus Elan og Lotus 23 i racersport, mens Reine kørte DKW, Triumph, Mini Cooper, Anglia og MG Midget. Ronnies bilvalg var atypisk for den tid, idet han som en af de første kørte gokart før han satte sig i en Formel 3. Dette gjorde de så alle i debutåret 1966, og kørte de næste fire år her, inden to af dem avancerede.

Generelt

Bogen behandler detaljeret de tre køres liv og levned fra fødsel til nutid med hovedvægt på deres fælles tid i F3. Desuden omtales konkurrenter som Picko Troberg, Ulf Svensson (som har doneret fotos) og Freddy Kottulinsky, finske Leo Kinnunen, norske Roger Hansen og islandske Sverrir Thoroddsson. Fra udlandet omtales i alt over 40 kolleger, deriblandt Regazzoni, Fittipaldi, Hunt og Lauda.

Racersigøjner

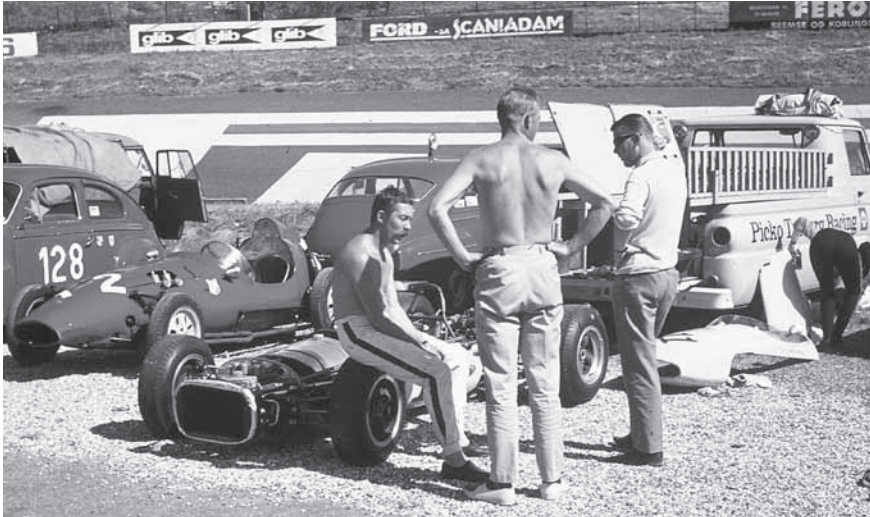
Fra midten af 1960'erne så en ny type nomader dagens lys. De rejste fra bane til bane i ugens hverdage og kørte så race i weekenden, hvor det sædvanlige

mønster var træning fredag, tidtagning og heat lørdag og finale søndag. Kørerne levede i telt eller bag i varevognen, når raceren var trukket ud, og selvom de levede spartansk, var de dybt afhængige af startpengene for at overhovedet at overleve. Det hændte at en kører stillede op med en halvdød motor eller anden defekt, for bare at rulle en omgang og derved få udbetalt de livgivende startpenge, der skulle bruges på at reparere raceren.

Økonomi

Selvom den vestlige verdens opsving startede i de glade tressere, varede det lidt længere førend det slog igennem i racerverden. Bortset fra et enkelt tidligt stjernesud hos tobakken som ”Long er langt den bedste”, var det olieselskaberne BP, Esso, Caltex og Shell, samt bilfabrikanter og udstyrsselskaber, som primært fik reklame på racerbilerne. Disse reklamesøjler var indtil slutningen af 1960'erne stærkt begrænset på pladsen, men da reklamen blev sluppet fri efter amerikansk forbillede, indså flere brancher, at her var der mulighed for markedsføring af format - godt hjulpet af Radio og især TV. Sponsorer dukkede nu op fra industrier som tobak, parfume, chokolade, halspastiller og fra den elektroniske verden i form af radio og Hi-fi udstyr. Firmaernes logo blev nu særdeles synlige i gadebilledet på racerbanerne, og i nogle tilfælde dominerede de hele raceren, men de blev alle klart overhalet at det store tobaksfirma John Players, der fik navngivet en kendt F1 bil efter sig! Disse tiltag forbedrede sportens kronisk trængte budgetter, så der nu kom andre boller på suppen eller biler på banen. Med sponsorer og større eksponering





hovedet på de succesfulde kødere, som modtog pokaler efter løbet. For når uheldet var ude i de skrøbelige og brandfarlige racere, der ofte medbragte over 100 liter brandvæske, var der stort set ingen beskyttelse for føreren i de lette bilers snævre siddebrønde. Fra gammel tid ønskede køderen at blive kastet fri af bilen inden den blev helt smadret! Om formelracerne var blevet mere robuste med tiden er et åbent spørgsmål, men hastigheden var i hvert fald forøget. Det kørerne frygtede mest ved et uheld, var flammerne. Utallige kødere havde siden væddeløbenes start, mødt døden i flammerne!

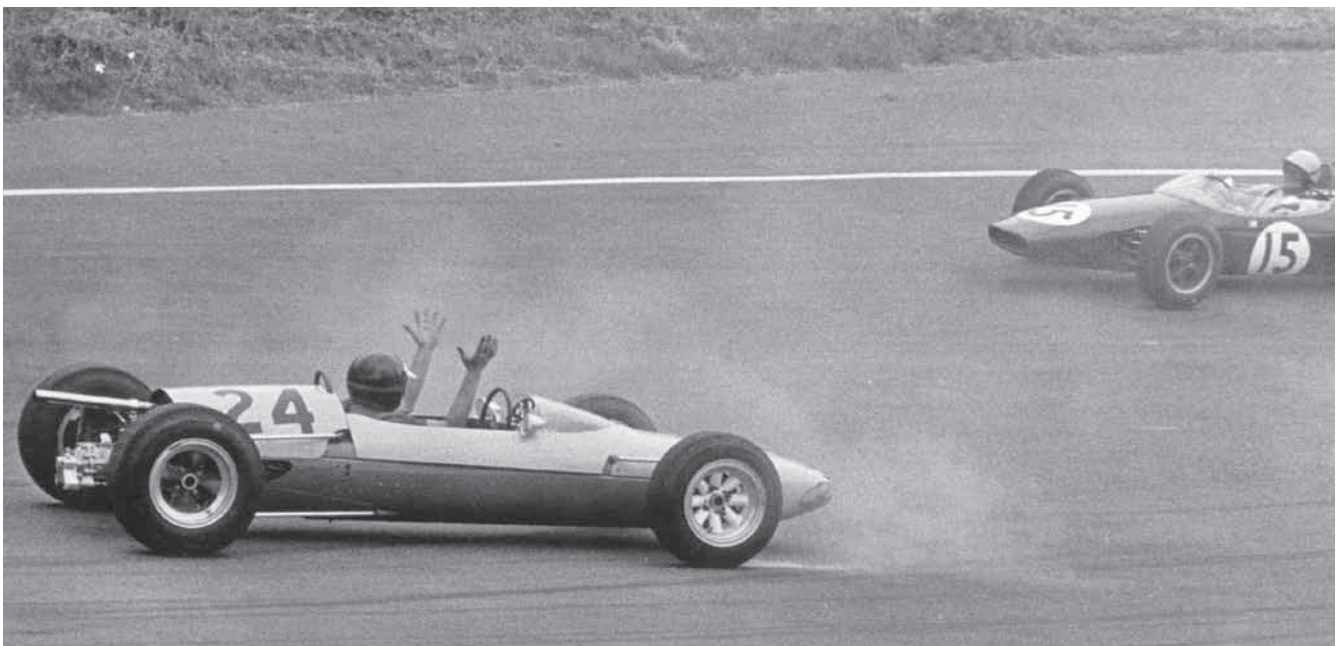
Disse linier er altså en anmodning om hjælp i form af personlige historier fra den tid, samt især fotos af de tre og deres konkurrenter. Har du (eller nogen du kender), fotos - private som professionelle - vil jeg meget gerne låne disse til scanning. Denne artikels foto er en lille reminder - og den dårlige opløsning yderligere et tegn på råb om hjælp.

fulgte flere løb og bedre startpenge, der gjorde hele cirkuset mere populært. Racing var in!

Sikkerhed

At racing var farligt - dødsensfarligt - var accepteret af alle deltagerne, og flere var påvirket at dette forhold inden løbet, men gav ofte aldrig udtryk for denne side af sporten. Den absolut farligste periode i motorsporten med

hensyn til dødsfald var mellem 1964-71 med tallet 92/år i gennemsnit! "Vi levede med døden om søndagen, holdt vejret og åndede først ud efter racet"! - var en udtalelse fra en aktiv kører. Træningen var man ikke nervøs for - den overlevede man næsten altid! Men flere kunne ikke sove om natten før løb på en farlig bane, men lå badet i sved og spekulerede om de levede til næste weekend! Disse tanker for også gennem



Garageträff

Inom klubben försöker vi få igång små mer spontana och opretentiösa garageträffar, målet är att samlas och ha trevigt kring något projekt under några timmar. Har du något roligt i verkstaden du vill visa dina klubbkompisar så kontakta gärna, Fredrik Olsson (fredrik@mscc.se) eller Anders Hedlund (anders@mscc.se) så hjälper vi till med att sprida informationen. Klubben står för kostnaden för några enklare fika.

Välkommen på den första träffen den 2/4

Allan Göransson är först ut och inbjuder dig till en träff i hans garage i Trelleborg. Han visar sedan upp sitt bilbygge, en Sette. Detta är en typ av Seven med drivlina från Fiat. En SFRO-representant kommer att närvara för att svara på frågor om amatörbyggda fordon. Under träffen bjuds det på korv och dricka.

Tid: Samling den 2/4 klockan 15:00

Plats: Allans garage på Stavstensvägen 17 i Trelleborg.

Föranmälan: Till aktivitet@mscc.se Max 25 deltagare! Först till kvarn gäller. Det går att ringa och anmäla direkt till Allan med på 0410/71 15 60 om du saknar e-postutrustning.
MSCC Styrelse

Välkommen till en kväll med Jonas Jarlmark

Vi har nöjet att bjuda in dig till en träff med väghållningsgurun Jonas Jarlmark. Jonas har mycket gedigna teoretiska kunskaper vilka han praktiserar som bland annat Richard Rydells raceingejör.

Tid: 12:e april kl. 19.00

Plats: VIP-huset på Ring Knutstorp

Anmälan skickas till anders@mscc.se

Klubben bjuder på kaffe och fralla. Då deltagarantalet är begränsat är det först till kvarn som gäller. Anmälan senast den 5:e april. I händelse av plats kan icke MSCC medlemmar delta till en kostnad av 100 Kr.

*Välkomna
MSCC Styrelse*

Vi träffs i Skåne!

Skåne är välkänt för sina mat- och naturupplevelser och för alla sina berömda sevärdheter. Men i Skåne blomstrar även fordonskulturen under vår- och sommarperioden. Här hittar du entusiastarrangemang för alla smak-inriktningar. Välkommen till en fullspäckad säsong 2011!

SofieroClassic 15 maj
Helsingborg. www.sofiero.se

Svenskt Sportvagnsmeeting 8 - 10 juli
Ring Knutstorp. www.mscc.se

Thulinträffen 23 juli
Landskrona. www.thulintraffen.nu

Ljuva 50-tal 19 juni
Brösarp. www.skanskajarnvagor.se

Skåne Rundt 27-28 augusti
www.mchksyd.com

skåne www.skane.com CLASSICEVENTS.se NOSTALGIA MAGAZINE MHRP MHRP-FÖRENINGEN ISARBEJDE MED FOLKSAM

Kommande aktiviteter

April

- 2 Garageträff hos Allan Göransson
- 12 Jonas Jarlmark på Ring Knutstorp
- 17 KM 1 Ring Knutstorp

Maj

- 15 Sofiero Classic Car
- 28 KM 2 Sturup Raceway

Juni

- 12 KM 3 Bulltofta

Juli

- 8-10 SSM Ring Knutstorp

Augusti

- 6 KM 4 Minnesberg

September

- 18 KM 5 Ring Knutstorp

Aktuell information finns alltid på mscc.se

Annonser

Vill du sälja, byta eller vill köpa något? Maila eller posta till redaktören.

Till salu

Lotus Elan +2 1968, Mörkblå. Bilen är i mycket gott bruksskick. Nytt chassi, renoverad motor mm. Endast gått c:a 200 mil sedan restaureringen. Kontakta Jan Widung, på jan@widung.com.

Foto efterlyses

Till min nya bok om Ole Vejlund, Reine Wisell och Ronnie Peterson söker jag foto. Har du några bra fotografier så får ni gärna höra av er. Kontakta mig på carstenfrimodt@yahoo.dk

Får du ingen klubbinformation via e-post?

Skicka i så fall din e-postadress till info@mscc.se



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



KURSVERKSAMHET
 FÖR INFO - SE VÅR HEMSIDA



Metallsvarv

Art.nr 85414

Supportsvarv för produktion, underhåll och reparationsarbeten. Härdat och slipad bädd med V-prisma och gap. Gjutet golvstativ. Växling av varvtal via mekanisk växellåda. Utrustad med Nortonlåda i oljebad för gångskärning, chuckskydd med mikrokytare och skydd över ledskruven. Spindelbroms med fotkontroll.

38.970,-
 exkl. moms 31.176,-



KAMPANJ!

KÖP
 68266+68267
 TILL PRISET:
16.500,-

8.900,-
 exkl. moms 7.120,-

9.375,-
 exkl. moms 7.500,-

Däckmaskin semi-automatic

Art.nr 68266

En automatisk däckmaskin för följar 10"-20". Fungerar bra till 20" aluminiumföljar utan extra tillbehör. Horisontella armarna är låsbara med tryckluft. Försedd med verktyghållare vid pelaren.

Däckbalanseringsmaskin

Art.nr 68267

Tillåtna fälgdiametrar: 10-24". Maximal fälgbredd: 40-510 mm. Balanseringsprecision: ±1 g. Max. hjulvikt: 70 kg. Konsats, hjulviktstång och övriga verktyg för att använda maskinen ingår.

Polermaskin

Art.nr 81764

För verkstad och industri med två polerskivor. Stor och kraftig motor med kullager.

1.775,-
 exkl. moms 1.420,-

Hjuldolly

Art.nr 50845

Skålad vagn som passar de flesta bilhjul. 35 cm bred. Alla hjul är vridbara 360°.

449,-
 exkl. moms 359,-



Kompressor 3 hk, 50 l

Art.nr 69453

Pela 3 hk-50l är en 1-fas helautomatisk hobbykompressor. Den är utrustad med tryckströmbrytare, manometer, säkerhetsventil, reduceringsventil och två snabbkopplingar, en med max. tryck och en reducerad. Lämplig till renblåsning, sprutmålning och andra lättare jobb. Utrustad med stor 50 l tank och direktdriven 2-cylindrig kompressor. Motor 230 V 1-fas kräver 16 A.

2.495,-
 exkl. moms 1.996,-

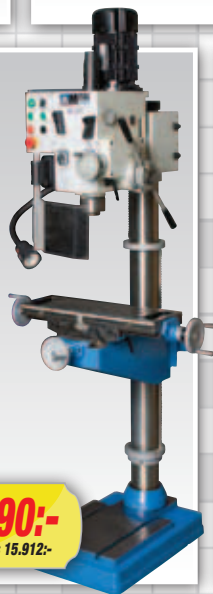


Borr & fräs BF42P

Art.nr 85416

Kombinerad borrar/fräsmaskin med Pinolmatning. Lämplig för borrar- och mindre fräsarbeten. Borrhuvudet och koordinatbordet höjes/sänkes manuellt. Utrustad med en kraftig 2-hastighetsmotor med motorskydd, pinolmatning, arbetslampan, färdiga uttag för kylvätskeutrustning samt speciellt gängningsläge. Bearbetad bottenplatta med T-spår. Borrhuvudet kan snedställas 0-90° åt vänster och höger och även vridas 360° runt pelaren. Levereras inklusive stativ med dragstång M12x1,75mm koordinatbord.

19.890,-
 exkl. moms 15.912,-



Borr & fräs BF41P

Art.nr 85417

Kombinerad borrar/fräsmaskin med Pinolmatning. Lämplig för borrar- och mindre fräsarbeten. Fräshuvudet höjes/sänkes manuellt. Utrustad med en kraftig 2-hastighets motor med motorskydd, digital för pinol, pinolmatning, arbetslampan, färdiga uttag för kylvätskeutrustning samt speciellt gängningsläge. Borrhuvudet kan snedställas 0-90° åt vänster och höger och även vridas 360° runt pelaren. Levereras inklusive stativ med dragstång M12x1,75mm koordinatbord.

21.060,-
 exkl. moms 16.848,-



Polermaskin 150 mm

Art.nr 77877

Prisvärd polermaskin med rätt varvtal för polering av båtar och bilar. Lätt och smidig maskin, väger endast 2,4 kg.

698,-
 exkl. moms 558,-



Värmekanoner, diesel

Art.nr 80192-80194

Hjulförsedd värmekanon med rostfritt värmelement som drivs med dieselloja. Idealisk för torkning på bygglätor samt till uppvärmning av fastigheter, lager, verkstäder, garage, industribyggnader m.m.

3.821,-
 exkl. moms 3.056,-

4.820,-
 exkl. moms 3.856,-

5.960,-
 exkl. moms 4.768,-



Webbshop verktygsboden.se



Ordertelefon 033-20 26 50



E-post info@verktygsboden.se