

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 2
2011



Garageträff hos Allan

Personlig skyddsutrustning

Gokartkörning med MSCC

Caresto

Chassiteorier med Jonas Jarlmark

Var börjar man...

Inför Svenskt Sportvagnsmeeting 2011

Lite mer om ZDDP i motorolja



Ordförandes spalt



I föregående nummer av denna tidning, som skrevs för två månader sedan, nämnde jag minusgrader i inledningen. Då kändes det väldigt tungt efter en lång lång vinter. Men plötsligt så börjar en viss grönska skönjas, det är ljusst på morgonen och fåglarna kvittrar; och just nu känns minusgrader väldigt avlägset efter flera veckor av härligt väder. Påskhelgens väder var fantastiskt och det blev en del utflykter, främst till Österlen.

Den nya ”unga” styrelsen har haft fyra styrelsemöten och vissa rutiner börjar sätta sig. Ambitionsnivån är hög men detaljkunskapen och rutinen brister i vissa avseenden. Det senare kan också vara en positiv faktor då gamla sedvanor kan ifrågasättas och ses på med nya ögon. Det har genomförts vissa förändringar med avseende på administration bl.a. har vi bytt ut det gamla medlemsregistret till ett som kommunicerar med vårt bokförings-system. Uppdateringar och kontroller kommer att kunna genomföras smidigare. Vi har förändrat rutinerna för antagning av nya medlemmar så att de välkomnas in i klubbgemenskapen snabbare. Dessutom har vi lanserat en ny hemsida med en forumdel. Klubben har kraftfullt reagerat på de i vissa avseenden överdrivna regelförändringar som hade resulterat av ökning av kostnaderna både för den enskilde aktive och för arrangörer av motorsport utan motsvarande nytta.

Vi har klarat av ett antal aktiviteter som presenteras på annan plats i denna tidning, bl.a. vårgokart, studiebesök på Caresto, föredrag av gurun Jarlmark och inte minst den första deltävlingen av vår KM-serie, vårracet på Knutstorp. Det senare var ett samarrangemang med danska HMS som gav mersmak.

Arbetet inför SSM pågår för fullt och kommer att trappas upp nu när det närmar sig. Det är också snart dags för nästa deltävling på Sturup (när detta läses är KM 2 på Sturup avklarat). Det är härligt när det händer saker! Kalendern kommer också att fyllas på med lite nya aktiviteter under hösten. Väl mött på någon av klubbens många aktiviteter!

Hälsningar

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
Hövdिंगegatan 1 A
256 54 Ramlösa
0761-36 87 96
anders@mssc.se

Aktivitetskommittén

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

IT-ansvarig

Andreas Freed
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. Bankgiro 179-7612. 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.

Personlig skyddsutrustning

Som många av er vet fanns det en regeländring i året reglemente vilket innebar nya regler kring personlig skyddsutrustning. För många hade det inneburit en dryg kostnad att uppdatera sin skyddsutrustning. Från klubbens sida är klart säkerhet en mycket viktig fråga, men vi tyckte att det fanns sakargument vilka talade för att beslutet borde revideras.

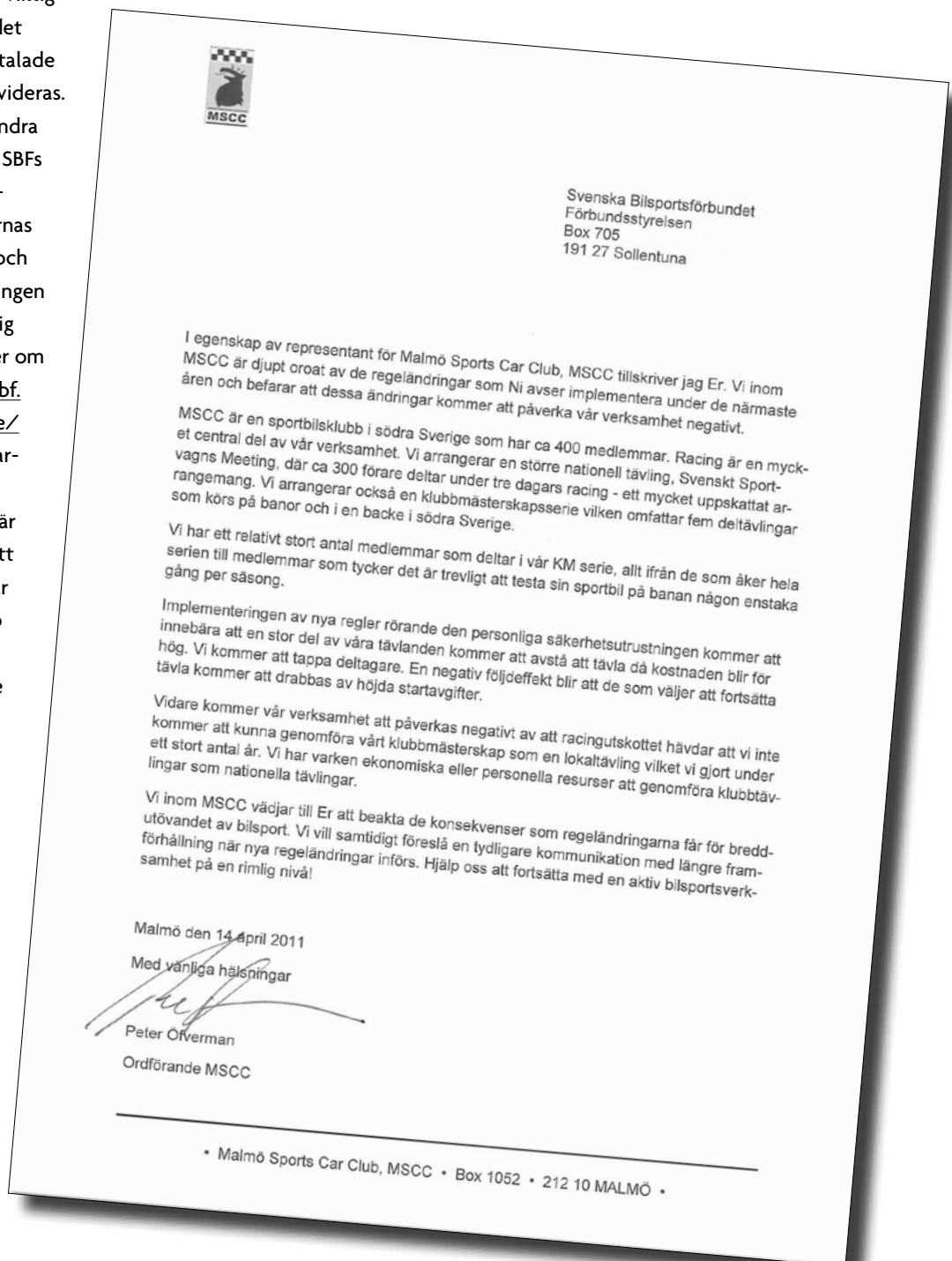
I likhet med många andra föreningar så skrev vi till SBFs styrelse, vilka på ett konstruktivt sätt tog klubbarnas synpunkter i beaktande och reviderade implementeringen av nya krav kring personlig skyddsutrustning. Läs mer om vad som gäller på www.sbf.se/officiala-meddelande/V16 "norm-1986-omfattar-mer-an-overaller"

I detta sammanhang är det relevant att nämna att SBFs racingutskott hävdar att vårt klubbmästerskap skall genomföras som nationell tävling och inte som lokal tävling vilket det varit under flera decennier. Tävlingsställandet stipulerar vilken mängd funktionärer som skall bemanna poster, vilka resurser det skall finnas i form av sjukvård och räddningsresurser. En förändring från lokal tävling till nationell tävling hade medfört dramatiskt ökade kostnader och svårigheter att genomföra tävlingarna

då vi behövt 2-3 gånger fler funktionärer än idag.

Från styrelsens sida har vi reagerat även på detta och skrivit till racingutskottet, vi har erbjudit oss att delta i arbetet med att se över regel-

verket så att vi kan fortsätta med vårt KM. En första positiv reaktion var att vi har för i år fått dispens att genomföra tävlingarna som lokala tävlingar.



Gokartkörning med MSSC

Fredrik Olsson



Deltagarna samlade med Jan Strand insmugen bland pristagarna i första raden. Foto: Go-Kart-City

Den 12:e mars samlades vi för att köra den traditionella Vår-gokarten på Go-Kart City i Malmö. Denna gång var vi något färre än vanligt vilket kan bero på att några av klubben medlemmar kanske istället valt att stanna hemma och utföra förebyggande underhåll på sina grönytemaskiner inför den annalkande trädgårdssäsongen. Totalt kom tio laddade och racesugna förare till banan. Tävlingsformen blev Grand Prix vilket innebär att man tävlar "man mot man". Alla pratade lugnt före start men som alltid smeds det planer i tysthet om hur man ska kunna bli snabbare än polaren.

Vi körde fri träning, tidsträning samt final vilket kändes som ganska lagom för min otränade kropp, mer körtid hade troligen slutat i sjukskrivning och ut utebliven arbetsinkomst. Ganska snart kunde vi som alltid när MSSC är och kör gokart konstatera att de flesta namnen i tio-i-topp-listan över månades snabbaste varvtider bestod av våra medlemmar.

Att köra hyrd gokart med gräsklipparmotor är lite som att tävla i

Roadsport C, man måste hushålla med den fart man lyckas bygga upp men ändå bromsa där det behövs inför kurvor för att slippa tidskrävande (men roliga) sladdar. Till förarens hjälp är karten utrustad med en liten sändare som gör att man kan utläsa varvtiden i tusendels sekund efter varje varv på en stor

display och på så vis se om taktik och spårval fungerar eller ej.

I racet startar man efter en turordning som baseras på snabbaste tidsträningstider. Första varvet efter start är trångt och speciellt vid första passagen av chikanen efter raksträckan. Även denna gång klarade vi oss utan några svartflaggningar bl.a. då våra förare numera är så slipade att de bara sätter in ojustheterna mot sina medtävlare på de ställen av banan där funktionärerna inte ser. Självt hade jag en lång spännande duell med Michael Pehrsson vilken avlöpte utan blodvite.

Pristagarna blev enligt följande:

1:a pris, Henric Månsson 27.380

2:a pris, Peter Morup 27.541

3:e pris, Max Carlsson 27.593

Att notera är att dessa gossar hamnade i samma ordning på samma platser i listan över månades snabbaste varvtider.



Stilstudie på vår SSM-general Robin Wachmann. Notera att han har hjul och ratt inställda till vänster medan blicken pekar svagt åt höger mot tjejgänget som skulle köra efter oss. Foto: Go-Kart-City

Garagetränff hos Allan

Fredrik Olsson

Allan Göransson i Trelleborg blev först ut att hålla en garagetränff för medlemmar enligt klubbens nygamla satsning.

Datumen bestämdes till den 2/4 och inbjudan gick ut till medlemmarna. Anmälningarna strömmade in men dagarna före kom det som vanligt en del avhopp. Detta till trots och tack vare några som i sista stund bestämde sig ändå att närvara så blev antalet träffdeltagare ändå hela 22 personer vilket är ungefär så många som får plats i ett medelstort trelleborgskt garage.

Deltagarna samlades på Allans garageuppfart och det märktes att det fanns mycket att prata om efter vinteruppehållet. Dagen till ära hade två av besökarna bestämt sig för att våren var kommen. Den ena var Bengt Metz som premiärkörde motorn i sin Caterham och den andre, Peter Almström hade tagit hojen till Trelleborg.

Allan visade in i sitt garage där han och Mona lånat ihop alla tillgängliga stolar längs hela Stavstenvägen för att kunna erbjuda besökarna sittplatser.

Allan började med att berätta om sitt yrkesverksamma liv vilket till stor del varit på olika specialavdelningar på Trelleborg AB eller som vi trelleborgare säger "Jobbat po Gummit" Då yrkeslivet var avklarat gick Allan över till att berätta om en del av de bilar och fordon (vissa hade i originalutförande bara tre hjul) han ägt. Här passerade en del dråpliga historier med halvt ihjälskrämda officerer mm. men även ett och annat racingminne. Allan har ju kört mycket racing genom åren men till skillnad från många har han inte nöjt sig med körningen utan även klurat på



teorier om hjulvinklar och annat som kan förbättra varvtiderna.

Vid det här laget visades besökarna ut på altanen i söder där Monas kompisar bjöd på korv, kakor och förfriskningar. Mona iklädde sig rollen som värdinna och arbetsledare då hon några dagar före träffen varit inne för service och fått bytt spindel i ena knäet.

Efter pausen tog vi åter plats i garaget. Under högtidliga former avtäckte Allan sitt nybygge inför häpnade åskådare. Detta bygge som Allan snickrat på under ca ett års tid är en Seven-modell kallad Sette vilket bl.a. betyder att donatordelarna kommer från det spagettilandstillverkade bilmärket Fiat, vilket borgar för låg vikt och högt motorvarvtal. Setten är på väg att registreras som amatörbyggt fordon vilket innebär att den kommer att få framföras på allmän väg och även delta i Roadsport C där Allan planerar att ge

hårt motstånd. Bara att gratulera till ett riktigt tjustigt bygge!

Härefter fick SFRO-besiktningssmannen Lennart Rydén ordet. Lennart berättade i korthet om vad han brukar titta på vid en SFRO-besiktning. Bl.a. så brukar han försöka tänka sig in hur den aktuella bilen kommer att kännas efter några års brukande och då den bytt ägare någon gång. Likaså berättade han att det inte var någon ide att luras vad gäller t.ex. motoreffekten då han och hans kollegor är så pass vana att de kan känna detta direkt vid en provtur. (SFRO-besiktning görs på ombyggda och amatörbyggda fordon för att dessa ska kunna registreras för framförande på allmän väg).

Vi hoppas på att fler anmäler sig att hålla garagetränff inom det snaraste!

Caresto

Kenth Sandkvist

Jag tog vägen förbi bagaren för att handla fikabröd till dagens aktivitet dvs garagebesöket hos Leif Tufvesson och hans lilla enmansföretag Caresto. Klockan är bara 14.30 när jag närmar mig Leif lilla verkstad i Utvälinge strax utanför Ängelholm. Kl 15.00 skall de 20 anmälda och förväntansfulla medlemmarna anlända. Men redan nu en halvtimme innan smyger det en MG i kvarteren, kan det vara någon som inte kan hålla sig?

Kommer in till Leif och hjälper till med det sista och kokar en kanna kaffe extra. Utanför ökar skaran av medlemmar och långt innan tre är alla på plats. Leif väljer att släppa in gubbarna och gumman som väntade i det lite småkalla

vädret.

Leif hälsar välkommen och berättar en del om sitt liv som bilbyggare och kreatör. Det började som så många andra med mopeder vid 15 års ålder, några år senare var det bilar så lockade, det visar sig efter ytterligare några år att Leif har talang och visioner som går utöver det vanliga. Genom åren har Leif byggt allt från takshoppade Volvos till supersportbilar hos Koenigsegg där han under ca 6 års tid var Christians första medarbetare i Ängelholm och legat bakom en hel del av de lösningar som finns i bilarna idag.

Det första besökarna fick se var några få detaljer till en Volvo P1800ES från 1973 som Leif konverterar till bil

skall få detaljer från de första P1800 från tidigt 60-tal och som får kraften från Volvos moderna V8. Samtidigt som vi besöker finslipar två billackerare det sista inför lackering. Bilen skall stå klar ca en månad senare och visas på Bilsportmässan i Jönköping under påskhelgen.

Var detta allt Leif hade att visa ???

Visst fanns det en och annan som såg lite besviken ut tills Leif gick bort till ett draperi som delade av lokalen. Det fanns mer att visa om alla lovade att inte ta några bilder!!!

Inga protester här inte.

Bakom draperiet visar sig ett projekt åt en kund, en supersportbil, något utöver det vanliga. Eftersom projektet





Rod i grunden är en amerikansk tillverkad bil med en frontmonterad V8:a. Det är bara att lyfta på hatten!

Leif yrkesskicklighet är något utöver det vanliga och resultatet av detta är med ord svårt att beskriva, när vi nästa gång bjuder in till garageträff hos Caresto, var inte sen att boka in dig, detta måste upplevas.

Vill ni veta mer om Leif och hans byggen gå in på www.caresto.se, eller varför inte googla på Leif Tufvesson, du får över 6000 träffar varav säkert 5000 är "vår" Leif Tufvesson.

Innan vi lämnar lovar Leif att vi nästa garageträff skall "supersportbilen" stå färdig och några av de andra bilarna skall vara på plats. I reportaget efter den träffen kommer vi att visa bilder och berätta mer om bilen, och vem vet kanske kommer bilen att visas upp under SSM 2012.

Jag skulle bli mycket förvånad om vi inte kommer att få se Leif ta emot fler utmärkelser framöver.

är "hemligstäplat" så får vi inte fotografera och inte skriva detaljerat om vad som står framför oss. Även beställaren vill vara hemlig.

Det vi kan berätta är att bilen är byggd runt en kolfibermonocouque, drivlina från Ford GT dvs den "nya" GT40. En Ford V8 på 5,4 liter och 550hk samt ett vrid på 678Nm monterad på manuell 6 växlad låda.

Det var nog inte någon som inte var imponerad av byggkvalitet, finish samt Leif förmåga att hitta på egna lösningar. Vi fick även se bitar av pluggen som Leif använder för att tillverka gjutformarna av. Pluggen som är cnc-fräst i ett frigitliknande material i full storlek i en 5:axlig maskin.

Det är lite tråkigt att vi inte får visa bilder och berätta mer, men desto roligare då vi måste boka in en ny garageträff när bygget är klart.

För er som inte hade möjlighet att besöka Leif, kan jag berätta att Leif är troligtvis den främsta bilbyggaren i Sverige i sitt gebit med många svenska

och internationella priser sin samling, bland alla priser vill jag nämna ett som jag tycker sticker ut ordentligt, Hot Rod of The Year 2004, USA.

Fantastiskt att en svenskbyggd bil med Volvo V8 placerad i baken kan vinna högsta pris i ett land där en Hot



Chassiteori med Jonas Jarlmark

Åke Richter

Att Jonas Jarlmark är en påläst herre då det gäller tävlingsbilar och chassiteknik, råder det inget tvivel om. Studierna inom fordonsteknik påbörjade han 1992 på KTH. Tidigt kom han i kontakt med Rickard Rydell (han med skåpbilen i BTCC -94) och fick då en inblick i racingverksamheten. Rickard skulle ju fyra år senare vinna BTCC och var en mycket rutinerad förare.

Som examensarbete på KTH utvecklade Jonas ett simuleringsprogram till Toyota Motorsport. Även utvecklingen av Öhlins stötdämpare till Lolas LeMans serie har han varit involverad i.

Under 2006 utprovades också Öhlindämpare till BMW, vilket resulterade i att dessa dämpare blev standard

på BMWs tävlingsbilar under 2007. Tidigare körde man med Sachs-dämpare.

Då Rickard Rydell mycket framgångsrikt tävlade för Seat i WTCC, hade också Jonas en framträdande roll i teamet. Både Jonas och Rickard har nu gått vidare och har blicken framåt. För att citera Rickard "det är viktigt att ha större framruta än backspegel". Tillsammans är de nu engagerade i Chevroletets tävlingsverksamhet i STCC.

Hur ser då en typisk racehelg i STCC ut? Efter Jonas redogörelse inser man att det är något mer avancerat än att åka KM på Knutstorp. Det är inte bara att stoppa ner ett par mackor och en termos tillsammans med ringtrycksmätaren och hjälmen i racingbagen och ge

sig av.

Planering och bokningar sker med flera års framförhållning. När sedan racinghelgen närmar sig, ska all nödvändig matriel för olika set up, plus reservdelar lastas. Även teamets bilar ska lastas för transport. Teamet består också av de 100-120 personer som krävs för att hålla bilarna rullande.

Väl framme på plats vid banan vidtar ca 45min testkörningar med olika set up. Därefter sker en testanalys där samtliga förarens information samlas och ställs. Sedan körs kvalificeringsheat, warm up, och till sist det egentliga slutmålet, race ett och två. Efter avslutat race följer omfattande dokumentation och ilastning av materiel och bilar. Ett





och camberinställning stor påverkan, men så även däckets temperatur. Enl. Jonas så hade deras däck (slics) bäst greppförmåga vid ca. sjuttio graders temperatur. Däck och camberinställning påverkar endast väggreppet på resp. axel. Krängningshämmare justerar bilens balans och stabilitet. Stötdämpare påverkar karoskontroll, grepp och styrrespons samtidigt. En rätt utförd set up och injustering ger en lättkörd bil med så mycket grepp som möjligt.

Bilen bör också genomgå en cornerweight för att kunna testa inställda värden. Det förekommer ibland olika uppfattningar om hur en corner weight ska utföras. Jonas tips var att eftersträva så lika vikt som möjligt diagonalt (vänster fram/höger bak etc.)

Till sist en checklista över de prioriteringar som Jonas ansåg lämpliga.

1. Förare (spårval och fartval)
2. Däck (camber och lufttryck)
3. Vikt
4. Balans (statisk)
5. Motor (medeleffekt, utväxling)
6. Dynamisk respons

Efter att ha läst och begrundat denna prioriteringslista, känner man sig kanske frestad att tillämpa den extrema kortversionen. Börja med att lära dig köra bil och att ha rätt lufttryck i däcken. I alla fall det sistnämnda tror jag mig själv om att klara av.

Med stort tack till Jonas för en mycket trevlig och informativ kväll.

av de viktigaste och svåraste besluten inför racet är val av däck. Särskilt då regnmolnen hopar sig över banan. Oftast är 4-6 personer i teamet samsatta med att fortlöpande inhämta information om väderförhållandet. Fram till 4-5 min före start finns fortfarande en valmöjlighet, men sedan (3min före start) är däckbyten ej tillåtet.

Däckbudgetten inför en racehelg är inte heller att förakta (ligger väl någonstans i nivå med priset för en halvgammal Porsche). Man medför 6 set slics och 4 set regndäck per bil. Med 5st bilar i teamet blir det (efter mina beräkningar) 200 däck totalt. Omräknat i pengar blir det en lagom slant att sätta sprätt på under en helg.

Att välja rätt däck, lufttryck och camberinställning hör emellertid till de högsta prioriteringarna. Det är en väsentlig del av bilens set up och har stor betydelse för varvtiderna, fick vi lära oss.

Någon ingående utredning i detta ämne kommer inte att ske här och nu, men en kortversion av Jonas visdomsord vill jag ändå förmedla.

Däckens grepp mot vägbanan är beroende av dess macromekaniska och micromekaniska egenskaper, samt förmågan att "limma fast" i asfalten, så kallad kemisk bindning. Även vägbanans beskaffenhet (typ av asfalt, grovlek etc.) har naturligtvis stor betydelse. Som tidigare nämnts, har lufttrycket i däcken

Var börjar man...

Johan Roxlin



Foto Fredrik Lövgren

Jag har ångrat mig många gånger att jag skrev i förra artikeln att jag skulle infinna mig på KM1. Det var väl ganska ovisst att det skulle gå ända tills väl jag rullade ut på banan.

Alla fina klubbmedlemmar man har runt omkring bidrar till en optimism som gör att man lurar sig själv. När vi var på det trevliga seminariet som Anders Hedlund så fint ordnat så träffade man många kända ansikten. När den första frågar hur det går med bilen så svarar man att man väntar på delar och man finner inte riktigt tid att spendera i garaget med småbarn hemma och så vidare. Men sen händer något lustigt. Efter hand som man pratar med alla och insuper all positiv energi så ändrar man sin historia. Den sista som frågade den kvällen hur det gick med bilen fick till svar: – Inga problem! Snart ihop. Vi ses på Knutstorp, då ska det gasas!!

Nu kommer man för eller senare till sans när man väl står i garaget och

får det svart på vitt vad som krävs för att man ska kunna ta sig ut ur garaget. Ett av mina projekt var att jag skulle gjuta mig en ny diffuser. Ett projekt som i planerings stadiet kändes som ett 2 kvällars jobb med tanke på att jag hade möjlighet att få stå i en båtfabrik och gjuta i glasfiber. Min tidsplanering slogs i spillror direkt och jag fick en snilleblix att avsluta min gjutning av diffuser formen i källaren där hemma. Min gravida sambo tittade lite förskräckt på mig och frågade bestämt ”det där kommer väl inte att lukta? Absolut inte gumman, jag ser till att vädra”.

Morgonen efter när väckarklockan ringde, vaknade man av att det stack i näsan av plast os. Kvickt i morgon tofflorna och ner i källaren för att rymma ut allt. Tyvärr gick det inte att vädra ut innan min bättre hälft vaknat, utan vi fick leva med en tämligen skarp odör i huset kommande vecka. Under denna vecka var förståelsen för mitt

bilintresse där hemma lika med noll.

Vi spolar fram till dagen innan KM. Inhandlade så många sprayburkar jag kunde bära och hem för att färga mitt lilla alster enhetligt vit. Tyvärr kom inte mina delar jag hade beställt i tid utan jag fick vackert lappa ihop vad jag hittade i förrådet. Klockan 07:00 rullade man ner i depån på Knutstorp och mötte upp ett glatt morgonpiggt gäng MSCC folk. Fick grannplats med Henric Månsson och Magnus Mårtensson delade kamratligt med sig av sin Miljömatta, vilket jag slarvigt inte fått med i packningen. Nu var man på plats med en bil jag aldrig hade kört en meter med, bara det gav mig fjärilar i magen. Nu undrade man försiktigt för sig varför man kom ditt med något som man inte ens hade hunnit provköra.

Första rundan på morgonen var det fortfarande blött på banan och ganska halt. Jag brottades med en bromsvåg jag inte hade en aning om hur den

fungerade och blev inget klokare på under det passet men vi kom glada och hela tillbaka till depån. Vilket känns positivt bara det.

Innan det andra passet fick man tid att prata lite med bröderna Strand och lite andra glada Clubman förare.

Att dela dagen med Danskarna gjorde det hela till lite av en folkfest, med fantastiska sportbilar överallt i depån.

Då var det dags för andra passet och nu var det torrt på banan. Nu började man känna vilket otroligt grepp som finns i en Clubman bil, näst intill lite läskigt. Bromsarna blev jag aldrig riktigt kompis med, men jag kände att man började få lite flyt i körningen och farten steg sakta men säkert. Hade problem med markfrigången på bilen. Mestadels ett konstruktionsfel från min sida och en missbedömning av vilka downforce krafter det fanns.

Inne i depån gjordes tappra försök att justera upp fronten allt vad det gick för att kunna köra det sista racet. En aningens nervös för att göra en start eller rättare sagt för få motorstopp så tog jag det säkra före det osäkra och talade med Henric Månsson som stod i rutan bakom mig att om något skulle skita sig så skulle han passera på höger sida. Vilket kanske var ett smart drag då tävlingsnerverna spelade mig ett spratt i starten. Från andra startruta satt man på hel spänn och granskade varenda rörelse hos startern. Precis när det var dags hände något längre bak i fältet som gjorde att Startern avbröt starten och pekade bakåt i fältet. Detta var allt som krävdes för att jag skulle rycka till och tjuva en halvmeter. Då kom vi till nästa problem, var i helsike ligger backen på denna farkost. Efter några tafatta försök bestämde jag mig

för att jag stod bra där jag stod och la i ettans växel istället. Starten gick och alla bilar rörde sig utom min, ettan hade inte kommit i helt. Ett manligt bordust slag som hade gjort Mike Tyson grön av avund så var växeln i och vi var i rullning igen. Spänningen blev ganska kort, efter att man tappat 2 placeringar och man var stressat runt ett varv. Över Bäckén ut på rakan slarvade jag och körde i Curbsen lite, detta resulterade

i att bärarmen knäcktes vid nästa inbromsning efter rakan. Försiktigt av vid Ambulans avfarten och det roliga var slut för den dagen. Ett stort tack för all hjälp från snälla klubbmedlemmar.

Nu är det 2 veckor till nästa KM tävling på Sturup och bilen står och väntar på att få nya stötdämpare fram, diffuser och nya fräscha bälten. Lite färg och spackel lär också gå åt efter förra rundans bärarms haveri.

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- och 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.skanskajarnvagnar.se

Skåne Rundt 27-28 augusti
www.mchksyd.com

skåne www.skane.com

CLASSICEVENTS.se

NOSTALGIA MAGAZINE

MHRP
MOTORHISTORISKA RÖRELSEFÖRENINGEN
ISAMARBETE MED FOLKSAM

Svenskt Sportvagnsmeeting 2011

Robin Wachman

Svenskt Sportvagnsmeeting för 38:e året i följd kommer att ske på Ring Knutstorps böljande racerbana som många gånger tidigare. Traditionellt så är vår sammankomst en trevlig tillställning för oss alla som tycker om sportbilar och racing. För deltagarna på banan så är det en möjlighet att träffa stora delar av landets likasinnade som kommer att bli uppdelade i 14 heat. I år kommer vi begränsa oss till SPVM och RHK's klasser. Tanken är att vi skall ge deltagarna ökad körtid på banan, det är ju trots allt en av de största anledningarna till att de anmäler sig till vår tävling. Av samma anledning kommer vi att använda Safety Car, SC, för första gången under SSM's historia. Även om vi är en traditionsfast klubb,

så har vi tagit beslutet att prova detta då vi anser att det kommer att öka säkerheten och samtidigt ge mer körtid för deltagarna. Hyllinge MS rutinerade funktionärer kommer att hjälpa till med detta så att det skall fungera smidigt och snabbt med en gång.

I depån och på hyllan kommer det att finnas många fler anledningar till att besöka vårt SSM och i år firar en av de stora sportbilsikonerna, Jaguar E-Type, 50 år. Det kommer deltagarna kunna ta del av då några sanna Jaguar fantastiker kommer att uppmärksamma detta under SSM. Omfattningen är inte helt klar i dagsläget men vi kommer kunna se intressanta exemplar av denna otroligt snygga skapelse både på banan och i depån.

Vårt traditionella Sportvagnsrally är ytterligare ett sätt att få träffa trevliga sportvagnsägare och naturligtvis få se en del av det bästa som Skåne har att erbjuda vad gäller trevliga vägar att köra ner cabbat på.

Så jag hoppas att ni vill komma ut och uppleva detta stora evenemang antingen som deltagare eller som funktionär eller varför inte både och?



Hej allesamman

Robin Wachman

Var på Knutstorp i går och tittade på STCC. Jag höll på att skriva konkurrenten STCC, men jag anser inte att de är en konkurrent till vårt SSM. Visst har de blivit bättre med tätare mellan aktiviteterna på banan och Camaro Cup är ett klart lyft för dem, men likväl är hela arrangemanget mer som ett stort företagsjippo. Förstå mig rätt, de drar sin publik som kanske inte hade kommit ut på racerbanorna om inte deras biljetter var sponsrade av ett företag, men du ser ingen gå och småprata med chaufförerna. Ingen berättar om att deras pappa eller de själva hade en sådan bil när de var unga. Men det ser man på vårt SSM. Där är mer själ i vårt arrangemang och de som står för det är dels de aktiva på banan förstås, som delar med sig av sin sportbil och racingglädje men även

publiken, som vandrar runt i depån känner av den och känner sig delaktiga, sedan är det ju även den "goa" inställning som alla våra funktionärer har under denna helg. Vår målsättning att alla som kommer till vår tävling skall ha kul och trevligt är säkert en stor anledning till att många kommer tillbaka år efter år.

Ingen av deltagarna blir världsmästare, ingen behöver buckla en framskärm för att prestera ett resultat som gör en sponsor glad, utan istället är det snarare täta och förvisso prestige-fulla och många gånger intensiva dueller som sker ute på banan, där deltagarna likväl respekterar varandra. Eventuella incidenter brukar kunna redas ut av de inblandade efteråt över en öl på kvällen.

Så nu vill jag uppmana både rutinerade funktionärer och även ni helt oerfarna att markerar helgen 8-10 juli i er kalender och sedan kontaktar mig, så kan ni få vara med om en fantastisk racing upplevelse på nära håll. Helt klart är att ni behövs för annars kan vi inte genomföra detta uppskattade arrangemang. Även om Ni bara kan en av dagarna så är även det till stor hjälp. Så kontakta mig redan idag för tiden rusar fram och snart så är det tid för första heatet i **SVENSKT SPORTVAGNSMEETING 2011** att rulla ut.

Med vänliga hälsningar
Robin Wachman
Tävlingsledare
robin@mscc.se
Tel:0704 904198

Lite mer om ZDDP i motoroljor

Carl-Gustav Victor

I min artikel i Bullettinen nr 1 2010 om besöket hos JP Motorsport beskrev jag bl.a om problematiken kring halten av antislitage additivet ZDDP (ZinkDialkylDithioPhosphate) i motoroljor. Zinken i ZDDP fungerar, som ett skyddande smörjmedel främst på de ställen i motorn med höga anliggningsstryck såsom kamaxlar och lyftare. Skyddar även vid kallstart på de ställen med dålig initial smörjning, samt vid höga belastningar när oljefilmen inte bär.

Dagens modern oljor är olämpliga till s.k. klassiska motorer med "flat tappets" p.g.a. för låg halt ZDDP (800ppm) jämfört med äldre mineraloljor, som hade 1200-1300 ppm ZDDP. Orsaken är att nyare bilar har krav på katalysatorer, vilka ej tål högre halt av ZDDP. Det är främst fosfor i ZDDP additivet, som är problemet för katalysatorerna. Moderna motorer är dock anpassade för den lägre halten ZDDP och därmed lägre halt av det smörjande zinket.

För att undvika snabbslitage i äldre motor bör oljor avsedda för klassiska motorer användas då dessa idag har 1000-1150 ppm ZDDP, vilket kanske är OK för normal lugn körning med otrimmad motor, som körs korta distanser per år. Har man en bil som används lite mer intensivt bör man tillsätta ett ZDDP additiv. På marknaden finns de amerikanska additiven Cam-Shield* och ZDDPlus**.

Nedanstående tabell visar hur mycket, som ska tillsättas olika oljor i olika applikationer. Volymerna är baserade på omräkningar jag gjort från amerikanska volymmått till ml och liter.

Cam-Shield tillsats för att öka ZDDP halten i olika motoroljor

Fabrikat	Produktnamn	Oljetyp	Original ZDDP halt ppm	Tillsats av Cam-Shield ml / liter motorolja för att höja halten ZDDP (ppm) i olika oljor			
				Normal 1200-1300 ppm	Trimmat 1600 ppm	Racing 2000 ppm	"Break-in" 2500 ppm
Castrol	Classic XL20W-50	mineral	1000	2-3	6	10	15
	Edge Sport 10W-60	syntetisk	1100	1-2	5	9	14
	Magnatec	syntetisk	800	4-5	8	12	17
Millers	Classic 20W-50	mineral	1000	2-3	6	10	15
	Classic Sport 20W-50	syntetisk	1000	2-3	6	10	15
Penrite	Classic Full Synthetic 10W-50	syntetisk	1150	1-2	5	9	14
Valvoline	VR1 Racing Motor Oil 20W-50	mineral	1400	0	2	6	11
	VR1 Synthetic Racing Motor Oil 10W-60	syntetisk	1400	0	2	6	11

**Generellt: 1 ml Cam-Shield per liter motorolja ökar ZDDP halten med 100 ppm
1.4 ml ZDDPlus/liter olja ger 100ppm ZDDP. Alt. 1ml ZDDPlus/liter olja ger 70 ppm ZDDP**

Exempel: Volym motorolja 4.5 liter
Använd olja Castrol Classic XL20W-50 med 1000 ppm ZDDP
Motorn är en trimmad klassisk motor.
Önskad ZDDP halt 1600ppm
Hur stor tillsats Cam-Shield?
Tabellen anger 6ml / l olja
Beräkning ger $4.5 \times 6 = 27\text{ml}$ Cam-Shield

OBS! Cam-Shield / ZDDPlus kan ej användas till motorer med vanliga katalysatorer (gatbilar)! Det samma gäller för Valvoline VR1 Racing oljor p.g.a. för hög halt ZDDP!

* Cam-Shield har en återförsäljare i Lögstrup, Danmark OLIEBIKSEN www.oliebiksen.dk. Kan även köpas av Johannes Persson Motorsport i Helsingborg www.jpmmotorsport.se. Den minsta förpackningen är på 44ml och kostar 75 DDK inkl. moms. hos OLIEBIKSEN.
** ZDDPlus har en återförsäljare i Ulstrup, Danmark JFK-RACING www.jfk-racing.dk
En flaska kostar på 118ml (4 fl.oz) kostar 98.75 DDK inkl. moms

Gå gärna in på www.cam-shield.com eller www.zddplus.com eller Google så får ni en detaljerad information om ZDDP problematiken.

Istället för att tillsätta Cam:Shield / ZDDPlus i sin favoritolja går det att erhålla speciella oljor med extra hög halt ZDDP. Vantage (www.vantage.dk) i Gunderöd, Danmark, som är importör av Castrols oljor mm, har tagit fram den egna mineraloljan Vantage 675 20W/50 respektive och syntetiska oljan Vantage Racing IVI 25W/50, de har båda extra hög ZDDP halt. Går att handla direkt av Vanatage men kan även beställas av BSCC (www.bscc.se) utanför Billeberga.



”I den nya unga styrelsen hälsar vi på varandra”??



Följande nya medlemmar hälsas välkomna

TORSTEN MATSSON

Drottninggatan 222
254 33 HELSINGBORG
Kommer att skaffa sportbil

FILIP MATSSON

Box 143
43063 HINDÅS
Kommer att skaffa sportbil

MARTIN LING

Linneavägen 7
234 31 LOMMA
AC Cobra Modsport.

TOMAS HOLST

Nedanvägen 12a
291 35 KRISTIANSTAD
Caterham Super Seven, 1989

LARS INGOLF

Västergård Lilla Beddinge
231 75 BEDDINGESTRAND
Alfa Romeo Giulia Sprint GT, 1966

LENNART MÅRTENSSON

Katjavägen 4
237 35 BJÄRRED
BMW Z3, 1997

MARCUS GRANMO

S. Esplanaden 23A
223 52 LUND
Lotus Elan 1600, 1964

OLLE OLSSON

Tegnergatan 37
216 14 LIMHAMN
Mazda MX5, 1990

PER TRÖNNBERG

Timmervägen 10
463 35 GÖTA
Ferrari 360, 2003
Shelby Cobra, 1966
Ginetta G20, 2008

SORIN TUDOR

Bonnarpsvägen 5i
312 35 LAHOLM
Seven, 2009

UNO JOHANSSON

Gimlevägen 132
269 92 BÅSTAD
Austin Healey Sprite MK1, 1958
Ferrari 328 GTB, 1986
Ferrari 400A, 1978

MIKAEL RANGGÅRD

Salongsgatan 66e
211 16 MALMÖ
Porsche 911 cab, 2003

GLENN ANDERSSON

Köpingevägen 58
252 50 HELSINGBORG
Alfa Dana, 1958

NIELS SCHOU HANSEN

Serenadgatan 25, 16v
215 73 MALMÖ

ROY BROUER

Pilåkersvägen 9D
217 47 MALMÖ

Kommande aktiviteter

Juni

12 KM 3 på Bulltofta

Juli

8-10 Svenskt Sportvagnsmeeting

Augusti

6 KM 4 i Minnesbergsbacken

*Men som vanligt gäller det
att hålla sig uppdaterad
genom msc.se*

Annonser

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

Rover V8 block

Har du ett gammalt Rover V8 block
stående är jag intresserad att köpa
det. Det kan vara defekt, bara det
exteriört är OK.

Anders Hedlund
anders@mscc.se
0761-368796

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.
Carsten Frimodt:

Mail: carstenfrimodt@yahoo.dk
Tfn: +45 39691490
Adress: Grønnemose Alle 112,
2860 Søborg, Danmark

**Du har väl inte glömt att
betala medlemsavgiften?**

**Just nu utför vi extra kontroller
i Malmö, Lund och Trelleborg.**

**Tack för att du betalar medlemsavgiften!
Bankgiro: 179-7612**

Klubbregalia

Vi kommer att uppdatera vårt regalia utbud
och därför kommer vi sälja ut det befintliga
sortimentet under SSM den 8-10 Juli.



www.mscc.se