

MSCC

# BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 3  
2009



Foto: Andreas Freed

## Svenskt Sportvagnsmeeting 2009

*Svenska Bilsportförbundets guldrattar*  
*Alf Näslunds Kanna 2009*  
*Att börja köra racing*  
*Var det bättre förr?*



# Ordförandes spalt



Säsongen börjar lida mot sitt slut och årets stora evenemang SSM är avklarad. Med det grundmurade rykte SSM har som kanske Sveriges bästa sportvagnsmeeting finns det mycket att bygga på när man skall försöka göra någonting riktigt bra. Själva tycker vi att vi lyckades. Det fina vädret, som inte är vår förtjänst, tillsammans med stora arbetsinsatser från många medlemmar gjorde att vi kunde räkna in ännu ett succéartat SSM.

I racing hade vi över 300 bilar anmälda vilket är ett av de allra bästa resultat vi någonsin haft. I rallyt drog de två klasserna tillsammans 215 bilar. Starten på Gamla Torg i Hörby blev en riktig folkfest ledd av Bosse Bildoktor som på sitt oefterhärmliga sätt fick alla på gott humör. Den betalande publiken på Knutstorp var i år något lite mindre än förra året. Totalt är vi mycket nöjda med resultatet och kommer därför att även nästa år att köra med den typ av marknadsföring riktad mot andra bilklubbar som vi hade i år.

Arbetet med nästa års SSM är redan igång och många olika idéer har dykt upp. Ett inslag är att hela styrelsen, uppklädda i SSM-skjortor, besökte Copenhagen Historic Grand Prix. Här kunde vi knycka idéer, knyta kontakter och i perfekt miljö spåna kring vårt eget SSM.

Planen för årets KM var att återgå till en blandning av körning på riktiga racerbanor och enklare och billigare

arrangemang. KM 2 kördes i en konbana på Bulltofta medan KM 3 var den återuppståndna backtävlingen i Minnesberg. Båda dessa evenemang blev mycket lyckade varför vi nästa år fortsätter på denna nygamla väg.

Arbete att bredda vår verksamhet till att innehålla regularityrallyn tog ett stort steg framåt i SSM-rallyt där vi hade 31 startande i sportklassen. Nästa steg är höstrallyt den 4 oktober.

I detta nummer inleder vi en artikelserie under rubriken "Var det bättre förr". Bakgrunden är att väldigt många medlemmar som läst boken om MGCC har uppskattat att kunna läsa om klubbens tidiga historia. Vi tillskrev en del medlemmar som var med när det begav sig och bad om bidrag. Tyvärr har responsen varit klen, Björn Norman i Falsterbo var den ende som svarade direkt. Längre fram i tidningen hittar du hans bidrag.

Hälsningar

## MSCC:s styrelsemedlemmar & övrig kontakt

### Ordförande

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

### Vice Ordförande

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

### Kassör

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

### Sekreterare

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

### Rally- & Reseansvarig

**Lars Wallin**  
larwal@telia.com  
Varvsgatan 8  
252 70 Råå  
Bost. 042-27 12 36

### KM-Ansvarig

**Pär-Olof Håkansson**  
plus2@passagen.se  
Lundiusgatan 22  
212 36 Malmö  
Bost. 040-26 22 94

### SSM-ansvarig

**Robin Wachmann**  
robin.wachmann@jbt.com  
Norra Hagtorngatan 12  
256 61 Helsingborg  
Bost. 042-14 19 12

### Aktivitetskommittén

**Lars Bondesson**  
lars.bondesson@telia.com  
Cypressgatan 9  
260 35 Odåkra  
Bost. 042-20 48 91

### Regelkommittén

**Magnus Neergaard**  
magnus.neergaard@telia.com  
Kungshällagatan 41  
212 30 Malmö  
Bost. 040-49 56 00

## Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen

**Allan Göransson**  
Stavstenvägen 17  
231 62 Trelleborg  
0410-71 15 60

**Per 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.

## SSM 2009



Augusti månad och krafter är avsmakade. Årets SSM känns redan lite avlägsen. Men när jag tänker tillbaka, så är det en skön känsla som kommer. Minnet av den välfyllda depån och för att inte tala om hyllan och sportbil parkeringen!

Även om den brukar vara välbesökt så var det rekord i år. En bidragande orsak var vårt fina rally som hade fler deltagare än någonsin. En eloge till rally organisationen som klara av det med glans.

Vi i tävlingsorganisationen har fått många glada tillrop och klappar på ryggen och visst tycker även jag att det blev ett lyckat arrangemang även i år. Speciellt eftersom det kom så många fler deltagare än vad jag hade hoppats på i dessa nerdragningsstider. Men för att lyckas med ett sådant här arrangemang så är det bra med våra funktionärer som ställer upp i ur och skur helt ideellt. Många har varit med under 5-10 SSM och några kämpar har varit med ännu längre. Det behövs för

att ge stabilitet och trygghet. Men det behövs även glädje och gott humör och det bidrar alla ni deltagare med. Visst gjorde vi en groda, eller et fejl som man säger på andra sidan sundet, här och där men inga sura miner utan Ni fokuserar på det positiva. Det gör att det är kul att vara en del av SSM. Kul är det även att så många från den danska sidan kommer till oss. Vi skall bara fundera ut hur vi skall få hit deltagare även från våra andra nordiska länder. Apropå det så har förberedelserna inför SSM 2010 redan börjat.

Jag hoppas att vi ses då. Tack för i år

Robin Wachman  
Tävlingsledare

## Alf Näslunds Kanna 2009

Det är ingen lätt uppgift att under SSM utse någon klubbkamrat som bättre än någon annan personifierar våra ideal i MSCC. Bilinnehavet visar på samsyn när det gäller valet av en genuin sportvagn. Men ägarens renovering och omvårdnad av bilen ger mer betydelsefulla signaler.

Om ägaren dessutom har förmågan att under träning och tävling åskådliggöra och utnyttja bilens potential på ett närmast ofattbart sätt - ja, då är årets pristagare given:

**Anders Schildt, Austin-Healey 3000.**



Anders Schildt flankerad av Björn Hedlund och Alf Näslund

# Vilket fantastiskt SSM rally det blev

Lars Wallin



På Gamla Torg i Hörby var det folkfest vid starten. Bosse Bildoktor var en eminent starter som roade både deltagare och publik. Ett strålande väder bidrog också till den höga stämningen. I år hade vi två klasser, Touring med 182 startande och Sport med 31 startande. 213 bilar, ett resultat som med råge slår det gamla rekordet från 2005 på 164 bilar. Touring och Sport körde olika rundor som ibland korsade varandra. Några trodde man kört fel när man mötte bilar som kom från ett annat håll.

På **Touringklassens** kontroller testade vi både körförmågan och kreativiteten.

I Svenköp skulle man köra 360 grader med förbundna ögon. Några lyckades perfekt men en del rörde sig knappt. En del tog hjälp av ljuden kring kontrollen medan andra kände av solen.

På kontrollen i Linderöd skulle man köra 5 m rakt fram. Kan väl inte vara så svårt tyckte många men de flesta körde för långt.

På Hörs torg skulle man visa sitt

bollsinne genom att kicka potatis i en spann som man hade på huvudet. Några lyckades riktigt bra men för en del blev det mest potatismos

I Röstänga kom barnasinet fram. Med hjälp av LEGO skulle man bygga en bil. Här var det många som lyckades riktigt bra.

Var sitter mitt avgasrör undrade många när man på kontrollen inne på Knutstorp skulle pricka rätt med avgasröret på en måltavla. Dock blev det några femettor.

Vinnare i Touringklassen blev Rune och Susanne Sköld, två blev Magnus och Gunilla Pettersson.

I **Sportklassen** testade vi orienteringsförmågan. Här gällde det att köra kortaste vägen mellan de punkter som fanns på kartan

i Roadbooken. För att kontrollera att man körde rätt väg fanns bokstavs-skyltar utsatta som man skulle notera i sitt startkort. Vissa bokstäver passerade man två gånger. 27 noteringar skulle man ha för att få full pott. Två team lyckades med detta. Mycket bra. Förutom orienteringsmomentet fick man även svara på frågor med anknytning till kartan, till exempel vad olika karttecken betyder. Sportklassen är något svårare men ni som gillar utmaningar tycker jag skall prova denna nästa år.

Vinnare i Sportklassen blev Thomas och Maria Larsson, därefter kom Niels och Olav Madsen

Jag vill tacka alla er som körde rallyt. Hoppas ni kommer ingen nästa år.

Jag vill också tacka alla 52 funktionärer. Utan er blir det inget rally. Mycket bra jobbat.

Om någon av er som läser detta tycker det skulle vara roligt att vara med och anordna rally så hör gärna av er till mig. Vi skall bilda en rallykommitté i klubben så du är varmt välkommen.

Lars Wallin  
Rallyansvarig  
070-2169227  
larwal@telia.com



# Utdelning av Svenska Bilsportförbundets guldrattar

Kåge Schildt

I samband med prisutdelningen för sportvagnsrallyt hade vi också nöjet att dela ut tre av Svenska Bilsportförbundets högsta utmärkelser; Guldratten.

Guldratten kan utdelas till personer "för uppoffrande och framgångsrikt arbete i ledarbefattning inom klubb, distrikt och förbund under sammanlagt minst 20 år" heter det i statuterna för utmärkelsen.

Tre av MSCC:s medlemmar som med råge befunnits uppfylla dessa kriterier är Alf Näslund, Allan Göransson och Magnus Neergaard och det är knappast förvånande.

Tack vare dessa gentlemäns initiativ och förutseende insatser under många år är vi idag många som har möjlighet att njuta av medlemskapet i en välskött sportvagnsklubb med kronan på verket

sedan många år, Svenskt Sportvagnsmeeting.

Tack gentlemän för ovärderliga insatser i klubben.

Kåge Schildt  
Förbundsordförande  
Svenska Bilsportförbundet

## 2009 - Ett rekordår för SSM

En sann parad av olika rekord presenterades i samband med årets största begivenhet Svenskt Sportvagnsmeeting. Störst antal anmälda till Racing: 308 st. Störst antal deltagare till Rallyt: 208 st. Inofficiellt värmerekord slogs på lördagen den 4/7 och tack vare banbolagets insats med nyasfaltering av delar av banslingan blev resultatet nya varvrekord i nästan alla klasser.

Här följer en lista med samtliga varvrekord, gamla som nya:

### SPVM

Roadsport A	2009	Joakim Granfors	Westfield 7	1.05,006
Roadsport B	2006	Mikael Wiklund	Alfa Romeo GTV	1.09,245
Roadsport C	2009	Fredrik Westin	Lotus Elise S2	1.10,088
Modsport I	2006	Pekka Nyström	Corvette	1.01,872
Modsport II	2009	Arne Parnheden	Porsche	1.03,038
Modsport III	2008	Mats Hildingsson	Porsche	1.05,887
Racersport	2009	Perry Johansson	Radical Prosport	59,398
Clubman	2009	Petter Berger	Phantom	59,695
Ginetta Cup	2009	Ted Brink	Ginetta G20	1.06,684
Äldre 2-sits RS	2009	Joakim Bergman	Tiga	1.01,835
RHK CUP				
GT/GTS-65	2009	Rolf "Mygga" Nilsson	Lotus Elan	1.09,358
Std-65-1000cc	2009	Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	1.20,600
Std-65-1300cc	2009	Frank Edwinsson	Austin Cooper S	1.18,163
E-bilar GT/GTS	2009	Palle Pedersen	Ginetta G 4	1.12,808
Std GT/GTS-65	2009	Tomas Gustavsson	Ford Mustang	1.11,995
F3, FF, Fsvee	2009	Lennart Pihlquist	Ralt RT33	1.00,914
Äldre F3/500	2009	Glenn Andersson	Alfa-Dana-Jap	1.17,117
F2, F3, FJ	2008	Magnus Ahlqvist	Cooper T-71	1.09,138
Förkrigs A-D	2009	Janne Hansson	Bugatti 35B	1.24,000
F.Vee-1300cc	2009	Thomas Marklund	RPB	1.08,598
Fford-1600cc	2009	Pentti Hildingsson	Reynard	1.05,079
Std 66-81	2009	K G Almström	BMW 3,0 CSL	1.05,139
GT/GTS 66-81	1999	Axel Ekman	Porsche	1.08,961

# SSM 2009

Fredrik Henriksson

När jag blev tillfrågad att skriva en artikel om min upplevelse av årets SSM så blev jag först glad då SSM för mig är en av årets höjdpunkter, men efter att jag tackat ja, kom funderingarna kring hur? Hur beskriver man upplevelsen av tre dagars action och socialt umgänge på endast ett par A4-sidor?! Man skulle ju kunna skriva ett par sidor om varje race och ytterligare ett par sidor om varje kväll i depån! Här kommer i alla fall ett försök att sammanfatta tre hysteriskt roliga dagar som har allt en man med bilintresse kan önska sig!

Efter förra årets SSM, som var mitt första, så visste jag att den kommande helgen skulle bli en höjare! Hela veckan hade gått åt till att ladda mentalt men packandet hade lämnats därhän då det i vanlig ordning varit mkt på jobbet. Det blev onsdagskväll och en sista check av racebilen gjordes innan den lastades upp på flaket till min nyinköpta Ford Transit från 89. Lastbilen har jag inhandlat då jag bor i Bollebygd och det är ca 30 mil till banorna i Skåne. I år har även skyddsågen åkt ur bilen och ersatts av en fastsvetsad fullbur vilket gör transporten till och från racebanan en än mer vibrerande upplevelse. Över 10 mil i bilen och man känner sig som man klippt några hektar gräsmatta! Nä, till SSM fick det bli transporterad räserbil, att skumpa racebygd Mazda MX5 gjorde jag till flera KM och SSM förra året men hedrande av roadsportandan genom att åka till och från tävling får framöver ske till de banor som ligger lite närmare.

Så blev det torsdag kväll och det var dags att ge sig av mot Knutan. Tidigare under dagen ringde Rolf, en racetokig kompis, och sa att han hade fått tag i en husbil som vi kunde sova i under helgen och att vi skulle mötas upp utanför

depågrindarna. Gott! Min plan var att sova i lastbilshytten då den är bred nog och jag skaffat madrass som passar fint över stolarna, men husbil kändes aningen mer lockande av någon anledning hahaha! Resan ner sällskapades av Magnus Claesson som likt mig bor i Bollebygd. Magnus har under vintern byggt en Roadsport C miata och SSM skulle bli hans debut vad det gäller banracing. Till skillnad från mig så körde Magnus sin bil de 30 milen ner till Knutstorp så det var åtminstone en Bollebygdare som hedrade roadsportandan.

Väl nere i Knutstorp blev det lite problem. Sekretariatet hade stängt och nu stod vi utanför med racebilslastad Transit samt en husbil och grindvakterna säger till oss att utan passerkort släpps bara ett fordon per racebil in. Husbilen var ju tvungen att komma in och efter lite resonemang med grindvakterna så fick jag åka in i depån och lasta av racebilen för att sedan parkera lastbilen utanför grindarna. YES!! Framme!! Förväntningarna på helgen var stora och när man kommer in i depån och ser alla racekompisars bilar stå parkerade och tältstolarna står framme så är det en härlig känsla! Precis likt SSM förra året förlöpte kvällen genom däckspark och ljug under MX-5Racingclub-tältet. Ett antal nya MX-5förare hade tillkommit sedan förra året vilket var fantastiskt kul, inte bara för att de skulle visa sig vara trevliga personligheter utan för att det faktiskt var en bekräftelse på att racingen med våra MX-5or är på ordentlig framfart! Även om det snackats mycket under vintern om vilka som skulle vara med och köra i MX-5Cupen (som körs inom Roadsport C) så är det ju inte en verklig förrän bilarna väl står i depån. I år var det 5 nya MX-5förare och nästa SSM

lär det bli än fler då det redan nu köps in bilar och skruvas runt om i landet!

Fredag morgon och efter lite frukost var det dags att rulla ut på träningspass. Nervositeten gjorde sig helt plötsligt påtaglig! Jag hade kört på Knutstorp två gånger tidigare men helt plötsligt kunde jag inte ens komma ihåg hur banan gick! Jag satte mig i bilen och blundade, och efter en stund samlade sig lugnet och jag kunde tänka mig igenom bankurvorna. Mycket var annorlunda i år jämfört med förra årets SSM. Då var det mitt andra race någonsin och debut på Knutstorp. Bilen som jag köpt hösten tidigare av Janne Rydqvist var ganska originalbetonad och vägde då nästan 75kg över viktgränsen. Med de förutsättningarna körde jag 1.14,5 och var väldigt nöjd med det. Min andra erfarenhet av Knutan blev KM5 förra hösten. Då var inte bilen lika snabbt originalbetonad eftersom jag använt min semester till att bygga de flesta paneler i glasfiber samt bytt till nya Kuhmodäck (som jag anser är det bästa r-däcket i torrt men usla i blött) och fick då en bil som bara låg ca 20kg från klassgränsen. Dessa förändringar samt varven från SSM gjorde att jag körde 1.12,1 vilket var bästa tid i race 1 och näst bästa tid totalt av miatorna, vill minnas att Joakim Osbeck satte en något bättre tid i race2.

Nu var det ett nytt år och mycket var annorlunda som sagt. En stor förändring som var gjord på bilen inför denna säsong var den tidigare nämnda buren. Jag har tur och råkar känna en av de bästa racebilsbyggarna vi har i landet. Roland "Gäddhultar'n" Gingtorp byggde sin första bil som trettonåring och tunade bilar professionellt bara några år senare. I början av 80-talet byggde han några riktiga



Fredrik Henriksson passerar Joachim Osbeck under söndagens Roadsport C heat.

rörramsvärstingar och huserade friskt i tidningen BilSport (nån kanske minns reportaget om hans rörrams-Commodore med Lamborghini V12:a?). Hur som, senare valde Roland att inte synas utan istället bara verka och har sedan dess haft ett finger med i många framgångsrika racebilar. De senaste åren har han jobbat mkt med STCC-bilar då han bla byggt två STCC-Mercor och även byggt burarna till Polstars Volvobilar. Just nu bygger han på en Mercedes som skall utmana de stora drakarna i STCC nästa år. Att Roland var snäll och byggde min bur och sedan cornervägde bilen åt mig trots att han var mitt uppe i STCC-cirkusen är jag extremt tacksam för.

Hur pass annorlunda Knutan skulle kännas med det styvare chassit buren åstadkom funderade jag en del på och snart skulle jag få svar. Jag hade känt på bilen med bur i ett 10-talet varv på Kinnekulle under den första SPVM-helgen, men jag missade tyvärr både kval och race1 på Kinnekulle då vi var ute i sista minuten och fick därför starta sist i MX-5Cup race2 (RoadsportC). Mitt intryck av bilen då var att den kändes mer "exakt" än tidigare och i racet lyckades jag ta mig igenom stora delar av fältet och kom i mål på en tredjeplats i MX-

5Cupen och en fjärde plats i roadsport C. Att jag kan gå bra på Kinnekulle var dock ingen överraskning för mig själv då det är den banan som satt sig bäst ryggen. Hur det skulle gå här på SSM var jag betydligt mer osäker kring när jag nu rullade ut på fredagsmorgonens träningspass.

Ute på banan får jag till börja med ingen fart i bilen alls. Efter "uppvärmingsvarvet" så försöker jag gå på men jag spärras rent mentalt även om jag vet att jag kan åka fortare över NGK. krönet, vara aggressivare i Liton och bromsa senare i kurva ett. De första varven hamnar därför runt 1.13 tider och jag känner frustrationen växa. Varvet därpå tänjer jag gränserna lite och laptimern visar 1.12,1 vilket gör mig lite nöjd då det är en tangering av mitt personbästa även om jag vet att det skall gå att köra fortare då det är nylagd asfalt på banan. Vi fick träna tillsammans med motorsvaga 60-talsbilar vilket gjorde att det under många varv blev mer träning på omkörning och ta enskilda kurvor än att försöka få bra varvtider. Jag får till en 1.12 tid till men sedan blir det gulflagg då någon av 60-talsbilarna åkt av (har för mig att det var så). Pinsamt nog så ser jag gulflagg-

gan på start och målakan lite sent och dundrar därför om tre bilar under gulflagg.\*skäms\* När gulflaggen är borta har jag lyckats hamna i ett stim av bilar så det blir att öva omkörning även de sista varven innan det är dags att åka in i depån. Inne i depån mäter Rolf temperaturen i däcken och de är alldeles för svala, men det var ingen överraskning då jag visste med mig att jag kört för snällt...

När vi kommer upp till övre depån efter träningspasset så möts vi av tråkiga nyheter. Någoting har hänt med Andreas Karlssons Miata. Det visade sig att remmen till vattenpumpen gått av och att motorn gått varm. Andreas gör sin debutsäsong i år och SSM var första gången på Knutstorp för hans del. Tyvärr var det slutåkt för Andreas innan det ens hann börja, men så är det ibland när oturen stirrar en i ögonen. Som tur är så är Miatan en bil där allvarliga mekaniska problem är ganska sällsynta, det är sällan våra racebilar inte kan ta sig hem för egen maskin efter en tävlingshelg. I Andreas fall så visade det sig efteråt att kamremmen hade hoppat 4kuggar och att motorn hade klarat sig utan skador. SKÖNT!

Tiden är knapp och efter att ha stämt av tider med varandra, hängt overallen på tork, besiktigat bilen och fått i sig lite lunch så var det dags att hoppa i den fuktiga racemunderingen igen. Dags för tidskval!!!

En sak jag lärde mig förra året var att planera utvarvet på tidskvalet så att man har en jättelucka fram till nästa bil när man kommer ut på start och målakan. Är man bland de snabbaste i Roadsport C så åker man betydligt snabbare i de kurviga partierna än flera av bilarna i Roadsport B medans de drar ifrån på start och målakan. Det gäller alltså att släppa förbi eventuellt bakomvarande Roadsport B-bilar under utvarvet och se till att de ligger långt före när man går över Bäckan och ut på rakan, man vill

inte komma ifatt vare sig B-bilar eller långsammare C-bilar i de sista kurvorna innan rakan om varvet fram tills dess har känts riktigt bra.

En annan sak jag märkt är att däcken mot slutet av passet oftast blir mer hala i tidskval än i race. Detta är säkert relaterat min körning och de speciella faktorerna som råder just i Roadsport där det blandas bilar med väldigt skilda hastighetsprofiler på olika delar av banan. I tidskval kan man ju som jag beskrivit ovan planera sin körning så de flesta varven blir attacker på bästa tid och därmed blir vart varv påfrestande för däcken, under race ligger jag ofta bakom B-bilar i kurvparterna och bidar min tid varpå påfrestningarna på däcken inte blir lika kraftiga.

När jag rullar ut på tidskvalet åker jag långsamt då jag har ett par motorstarkare bilar framför mig. Min målsättning är som vanligt att ganska tidigt sätta en bra kvaltid så jag inte riskerar att gulflagga eller trafik strular till det för mig vilket man kan ge sig attan på att så sker om man är pressad att få till en anständig tid emot slutet av kvalpasset. Jag har flyt och lyckas bra med min taktik! De två första fullgasvarven sätter jag 1.11,7 samt 1,11,2. Med tanke på att jag nu slagit mitt personbästa och att jag var bland de snabbaste på morgonens träning så var jag när jag satt i bilen ganska säker på att jag nu hade tagit PP inför lördagen Race 1 i Roadsport C och MX-5Cupen, verkligheten skulle visa sig vara en annan!

Efter dessa två lyckosamma varv kör jag två exakt lika varv på 1.12, 00 vilket jag tyckte var lite kul. Minns att jag reagerade på att laptimern sa samma tid när jag sekunderna innan tänkt att "detta varvet kändes precis likadant som det förra", lustigt när känsla och verklighet matchar på det viset. De flesta av de resterande kvaltiderna låg runt 1.12 om man bortser från de sista varven som vanligt blev lite halkiga.

sid. 8

(Tiderna på Mylaps ser lite annorlunda ut då min laptimer inte klockade på samma ställe) Mot slutet av passet experimenterade jag också en hel del vad det gäller spårval. Jag vet att det finns mer tid att hämta i ett antal kurvor. Mitt största problem är dock att jag i kurva 1 inte riktigt får med mig farten ut då jag har en tendens att gå lite för hårt in vilket orsakar följdfelet för låg fart över NGK. Men, att det finns förbättringar att göra är ju själva tjustningen, det vore ju konstigt om man redan efter två säsonger vore fullfjädrad.

Upe i depån diskuterades det kvaltider. Självtid var jag ganska säker på att ha satt snabbast tid av Miatorna men var lite mer osäker på hur det gått för Fredrik Westin och hans Lotus Elise som också kör i Roadsport C. När jag satt i bilen hade jag känt mig säker på att jag åkt snabbast, men tillbaka i depån var jag inte längre så säker. Fredriks Elise är nära på en så optimal C-bil man kan komma. Den ligger precis på viktgränsen 7kg/hk men har än lägre totalvikt än vad någon av Miatorna har, lägg sedan till att den har 225" däck baktill där Miatorna kör 205" däck och Elisen är en otroligt svårslagen bil. Nu var SSM Fredrik Westins debut på Knutstorp och en bra kvaltid innebar att han skulle bli svårslagen i de två kommande tävlingsheaten då han knappast skulle bli långsammare ju fler varv han fick under bältet.

Tiderna hade inte kommit upp på anslagstavlan och det satt ingen laptimer i Elisen så i väntan på de officiella resultatens trippade jag nyfiket bort till Joakim "Josen" Osbeck som kör en Miata av samma modell och med liknande vikt/motorstyrka som jag. När jag frågade Joakim hur det gått svarade han att han vet inte så noga men att jag kunde kolla laptimern i bilen. Hahaha, känner jag Josen rätt så har han benkoll på vilka tider han gjort varv för varv!

En snabb blick på laptimern och jag får titta igen så jag inte sett fel! På laptimern står det 1.10,7!!!!!! Jösses! Så fort har ingen tidigare kört i Roadsport C, i alla fall inte som finns dokumenterat. Självtid hade jag trott att min låga 1.11 tid skulle sätta mig främst på startplattan bland MX-5orna men Josen ville annat. Det var bara konstatera att rutinen Josens fått efter alla år han kört KM i MSCC, och att han under vintern likt mig bantat ner bilen ordentligt, skulle göra honom otroligt svårslagen under lördagen och söndagens race!

När de officiella tiderna kom kunde jag även bekräfta mina funderingar kring Elisen varit korrekta. Trots sin rutin på banan hade Fredrik W kört 1.10.9!! Milda Matilda!!

Min kvaltid som i vilket Roadsport C heat som helst bakåt i tiden hade placerat mig i poleposition räckte nu alltså bara till att starta som tredje bil i klassen! Värt att notera är att i ett mixat fält av Roadsport B och C bilar så var 4 av de 6 främsta Roadsport C bilar. Det går fort i Roadsport C nu!

Efter avslutat kval så skulle det inte köras något mer för oss Roadsportare under fredagen. Nu skulle det njutas av att se på när andra klasser kämpade för att få till kvaltider och på kvällen skulle det mekas, däcksparkas, ätas och drickas gott i depån samtidigt som diverse skrönor och ljug förtäljes. Hela kvällen var underbart skön och större delen av MX-5cup deltagarna satt uppe och tjtödade racing en bit in på småtimmarna innan folk så sakteliga drog sig till kojs. Trots den gemytliga stämningen i depån kunde man ändå känna att det fanns en spänning i luften, och inte var det så konstigt, för imorgon var det ju dags för RACE 1 !!!



# Att börja köra racing

Pierre Petterson

Så länge jag kan minnas har jag fascinerats av snabba bilar och drömt om att ratta runt en sportbil på en racerbana. Men att jag skulle köra racing var länge något mycket avlägset.

För några år sedan började jag inse att det inte behövde vara så omöjligt att köra racing på fritiden. Jag bestämde att när jag studerat klar och fått jobb, så skulle jag på ett eller annat sätt börja köra racing.

Vid årsskiftet var studierna klara och jag hade jobb, det var dags att visa att sista årens snack om racing inte bara var snack. En kompis tipsade om Roadsport och MSCC's klubbmästerskap och efter att kollat upp det närmare bestämde jag att det var Roadsport jag skulle sikta på.

Nu behövdes en bra bil, jag kollade i gamla resultatlistor och såg att Mazda Miata var populär och verkade gå bra, dock fäste jag inte så stor vikt vid det utan tänkte lite naivt att det går väl lära sig köra snabbt med vilken bil som helst.

Efter mycket tid på blocket hittade jag en Toyota MR2. Jag fastnade helt för utseendet och mittmotor kändes väldigt racigt. Innan jag visste ordet av så hade jag skaffat mig min första bil.

Arbetet att få bilen race-godkänd med stol, bäge, bälten osv. tog längre tid än jag trodde och det var inte möjligt att få bilen klar till KM1. Istället utnyttjade jag tillfället att ställa upp som funktionär.

Efter att i princip bara sett motorsport på TV och att nu stå ett par meter från banan och vara delaktig som flaggvakt var en upplevelse. Jag passade senare också på att vara funktionär under SSM. Att som förare, ibland också vara den som står på andra sidan räcket tror jag kan vara nyttigt.

KM2 närmade sig med snabba steg, samtidigt som arbetet med bilen drog



Foto: Andreas Freed

ut på tiden. Klockan elva kvällen före tävlingen drog jag dom sista kablarna till nödbrytaren och kunde med lättnad konstatera att bilen var klar.

Söndag och dags för race på Bulltofta. I väntan på att få köra kikade jag nyfiket på dom andra bilarna, stämningen var god och det var skönt att höra att andra tidigare också haft liknande problem som jag brottats med under våren. Som att få in en störtbåge snyggt och reglementsmissigt när utrymmet är närmast obefintligt.

Starten närmade sig och jag tog plats i bilen. Där satt jag nu, sekunderna från att starta min första tävling. Tankarna flög runt, det som för så kort tid sedan var en avlägsen dröm var nu verklighet. Starten gick och jag satte iväg.

Jag hade tidigare aldrig kört bilen hårt och aldrig kört med R-däck så i början tog jag det lugnt och försökte lära känna bilen. Jag var lite orolig att den baktunga viktfordelningen skulle kunna orsaka oväntade överraskningar men det gick bra.

När första resultatlistorna började sättas upp hittade jag mig själv inte så förvånande sist, men jag var inte långt efter, om jag bara körde lite snabbare

så kunde jag klättra i listan. Ut på banan för nytt försök, pressa lite hårdare, våga mer. Tiderna förbättrades men det gjorde också mina medtävlande och efter dagens körning låg jag sist men var ändå mycket nöjd. Bilen höll ihop och jag var ändå med i striden.

Vid nästa tävling i Minnesberg var jag revanschsugen och hade som mål att slå en kanske två andra bilar. Under testvarvet insåg jag att det skulle komma att gå ganska fort på den lilla vägen genom skogen och hoppades att i racet undvika olustiga släpp. Efter att ha kört några gånger började det kännas bra, banan var kort men spännande. När första resultatlistorna kom upp blev nog ingen så förvånad som jag när det gick läsa att jag låg på en tredjeplats. Jag tyckte vi skulle sluta köra och hålla kvar vid dom resultatena, som tur var kördes det mer för efter sista körningen hade jag en andraplats.

Närmast är KM4 på Sturup. Efter som jag aldrig kört där och många andra har erfarenhet av banan inser jag att framgången från Minnesberg är i princip omöjlig att upprepa. Jag åker dit för att njuta av ett trevligt KM och visa att i en racebil ska motorn sitta i mitten.

# Var det bättre förr?

Björn Norman



Den första gång jag såg något lågt, öppet och tvåsitsigt och som gjorde starkt intryck på mig var på parkeringen i Kolabacken vid Falsterbo Golfklubb. Där stod en cremefärgad MG TF och vid sidan om en röd TR2 med Brooklandrutor. Ägarna var Alf Näslund och Bengt Ekström. Jag tror att året var 1956. Min gode vän Leif Clase och jag slog oss i slang med gossarna naturligtvis och snart blev vi goda vänner.

Det dröjde inte lång tid förrän "Leifs mamma" skaffade en vit MGA -56. För egen del dröjde det några långtansfulla år innan jag kunde sätta tänderna i en skabbig TR2 för fyraåttva, vilket var alldeles för dyrt.

Småningom kunde jag byta TR 2:an till en MGA Twin Cam med 1.700 mil på mätaren. När motorn var kall gick den endast på 3 burkar. Men efter 500 meter gick den på alla fyra och då stannade jag och bytte ut den varmare Champi-onstiftet N5 till ett hårdare N3. Motorn var nämligen känd för att smälta kolvtoppar vid långvarigt högvarv upp till 7.500 RPM och med en balanständning som inte hängde med. Med många

mil med MG:n hände det mig bara två gånger. Så småningom begåvades den med en härlig c/r växellåda och en bakaxel med utväxlingen 4,875:1. Vid 5500 RPM skakade hela bilen ordentligt på bilens egensvängningstal men över det och upp till 7.000 RPM gick den som en raket, uppstyvad med krängningshämmare både fram och bak som den var. Vilken underbar bil och undan gick det.

Leif och jag blev naturligtvis medlemmar i MGCC Malmö Centre som det hette då. Ute i trafiken rullade ett mindre antal sportbilar jämfört med nutid. Vi kände nästan alla som vi mötte på vägarna med öppna, tvåsitsiga bilar och även de som vi inte kände hälsades med en hand upp i fartvinden. Alla besvarade hälsningen.

Vi var några som körde öppet hela året. Galningar.

Med MGCC fick vi många roliga övningar, t ex på gocartbanan i Lockarp, där vi också körde lagtävling och som gick till så här: Vi körde en och en och körde två varv, sen in i depån och av med vänster bakhjul, som av lagkamrat skulle forsla det runt bilen och därefter

ter sätta på det igen och sen iväg för ytterligare några varv. Det var inte alltid som muttrarna drogs åt vilket nog snart visade sig när hjulet höll på att ramla av.

Vi var på Roskilde Ring några gånger och på Ring Knutstorp före utbyggnaden av rakan. Men en övning som jag kommer ihåg mycket väl var att vi fått inbjudan från danska MG-klubben att komma till Regementet i Naestved för att köra, vad visste vi inte. Det var den 4 april 1961 och jag glömmer det aldrig för att jag var ute med min blivande hustru för första gången.

Vi som tog färjan från Limhamn till Dragör var ordföranden Hans Eklund, A-H Sprite, Lennart Almström, MGA, Jörgen Larsson - tror jag- MG Midget, Lennart "Bobbans" Swensson A-H Sprite, (utom tävlan), och undertecknad MGA TC. När vi kom fram var danskarna säkert 30 ekipage. Här fick vi vässa klorna. Där gick till så här: första ett manöverprov på tid, sedan att köra så högt upp som möjligt i brant backe med lös grus (!), sen att backa runt nästan hela regementkasernen också på tid naturligtvis, och någonting mer som jag har glömt för att avslutas med en utslagstävling i slalomkörning två och två. Hans Eklund ville inte köra med egen bil av någon anledning och fick därför låna Bobbans Sprite och körde hela dagen under namnet Swenson. Alltnog råkade Hans och jag komma till final i slalomkörningen. Det var Le Mansstart med ett jättesprång rakt upp i bilsätet. Under Hans avstamp på språnget skrek jag så högt jag kunde; "Heja Swenson". Då snubblade den store ordföranden och det gick som det gick. Åran var ett stort tennfat.

Vid prisutdelningen visade det sig att vi hade kommit etta, två, fyra och femma. En dansk hade smugit sig in på

tredjeplatsen och vi mycket nöjda med vår insats.

Året var 1966 då Flommarna vid Skanörs hamn frös till ordentligt. Snabbt var vi framme och körde "iceracing". Kylan höll i sig länge och vi höll också på länge. Medlemmarna i Porscheklubben hade fått nys om körningen och bl a kom Lennart Sonesson med sin ljusgröna 1600 ner och körde. Han fick bra fart på rakan som siktades mot havet. Av någon anledning svängde inte Sonesson vid den sista pylonen utan fortsatte

rakt fram ut mot havet. "Inte bra, inte bra alls" sa vi som stod på säker is. Och mycket riktigt brast isen och Porschen stod med hjulen osynliga. Som tur var viken där vi körde långgrund. Ett lämmeltåg begav sig ut till haveristen med tappar, rep och grejor och det blev ett slit och släp och en plågsam bärgning för alla förutom den aktuella föraren som vänligt och gladlynt sa: "Nu får ni hjälpa mig in till land!" och han satt lugnt med fötterna på instrumentbrädan och rökte i lugn och ro. Han var den

ende som var torrskodd medan vi andra var dyngsura i allt vi hade på oss.

Efter några veckor kom en faktura till klubben från Lennart Sonesson som angav ungefär följande: Byte av motorolja 27.60 kr, an sötvattentvättning ute och inne av Porsche 1600 9.60 Kr, totalt Kr 37.20. Så var det med det.

Så här var det i alla fall lite då och då och kul hade vi. Det var ganska bra på den tiden också. Eller hur?

## Boka söndagen den 4 oktober för då blir det RALLY

Lars Wallin

Startplatsen är ännu inte bestämd men målet är på Ring Knutstorp där KM5 går av stapeln. Här får du möjlighet att prova på bankörning. Först kör vi 2-3 varv i lugnt tempo sedan får ni möjlighet att gasa lite mera några varv. Obs ingen tävling och allt under ordnade former.

Rallyt är 10-15 mil långt. På fina vägar (asfalt) blir uppgiften att köra närmsta vägen mellan markerade pilar/punkter på en karta. För att kontrollera att ni kör rätt finns bokstavsskyltar uppsatta längs 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. Första start är 10.00 och

sedan startar vi med 1-2 minuters mellanrum.

Inbjudan kommer i mitten på september men vill du anmäla dig redan nu så går det bra.

Startavgiften är 200:- per bil för rallyt exkl. bankörning och 300:- inkl. bankörning.

Denna gång får du själv ta med dig en fikakorg om du vill ha något under rundan. På Kuntstorp är restaurangen öppen.



Ring 070-2169227 eller sänd ett mail till: larwal@telia.com

Du ställer väl upp!  
Rallyhälsningar  
Lars Wallin

## Följande nya medlemmar hälsas välkomna

### ULF SANDIN

Doppingvägen 10A  
227 35 LUND  
Triumph GT6 MKII, 1969

### NIKLAS PAULSSON

Pålsjögatan 30  
254 41 HELSINGBORG  
TVR Griffith, 1995

### JOAKIM NILSSON

Södra Förstadsgatan 121B  
214 28 MALMÖ  
Porsche 944, 1984

### VICTOR SANDKVIST

Åkerötorget 4  
262 65 ÄNGELHOLM  
Lotus Seven replika, 2001

### OSCAR NILSSON

Ingelsvägen 10  
235 41 VELLINGE  
Porsche 944 S2, 1983

### PIERRE PETERSSON

van Durens väg 45B  
227 30 LUND  
Toyota MR2, 1995

### ROBERT SERWANSKI

Lindgatan 2B  
214 48 Malmö  
Mazda MX-5 Miata 1994

### LARS-ERIK LUNDIN

Regementsgatan 15  
217 53 MALMÖ  
½ ägarskap i TVR Vixen, 1969

## Kommande aktiviteter

### September

4-6 Bussresa till Hamburg och  
Hamburger Stadt Revival

### Oktober

4 KM 5 Knutstorp  
Rally  
Heldag där det även ingår  
prova på bilsport för alla  
typer av sportbilar och  
olicensierade förare

### November

21 Funktionärs gokart

## Annonser

Vill du sälja, byta eller vill köpa något? Gå in under annonser på vår vår hemsida: [www.mscc.se](http://www.mscc.se), så hamnar annonserna i mån av plats även här.

## Säljes

### Perfekt gatregistrerad Clubracingbil.

Röd Lotus Elan Coupe -67 i utmärkt skick med 1600cc c:a 140 hk motor.  
Nyrenoverad växellåda, racingstol, 6-punktsbälte, aluminium tank, störtbåge,  
extra 6x13 fälgar, högerstyr. Priset 250 000:- SEK eller bud.  
Bilder eller annan upplysning efter önskemål.  
lars.bondesson@telia.com 0046 70 6328565

Får du ingen  
klubb-information  
via e-post?

Skicka i så fall din  
e-postadress till  
[info@mscc.se](mailto:info@mscc.se)