

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 3
2010



Foto: Andreas Freed

SSM 2010

Mästare till tusen vid SSM

SSM rallyt 2010

Besiktningsträff i Trelleborg

Vinnare av "Näslunds Kanna" 2010

En racerappport från KM2 på Sturup

Liten rapport från KM3



Ordförandes spalt



Årets SSM är avklarat och hösten närmar sig med stormsteg. Men innan vi går i idé är det en hel del som skall klaras av. I skrivande stund är KM 4 i Minnesbergsbacken avklarat. Många glada tävlande hade en trevlig dag tillsammans med byborna som uppskattar evenemanget. KM-finalen på Knutstorp körs i mitten av september. Höstrallyt kommer att köras i slutet av september.

Vid sidan av bilaktiviteterna har vi redan tre träffar inbokade. Återbesök hos den mycket intressante Johannes Persson i Helsingborg som plockar obegripliga effekter ur från början enkla motorer. Hos Lalle Wramell får vi uppleva fortsättningen på hans framträdande på årsmötet. I november åker vi till Helsingörs Tekniska museum och avslutar med en klassisk "tura" på färjorna. Mer detaljer hittar du på annan plats i tidningen.

I styrelsen arbetar vi just nu med att utvärdera årets SSM och tittar som vanligt på vad som kan bli bättre. Självklart skall vi försöka göra nästa års SSM ännu bättre. Men denna gång diskuterar vi vad bättre innebär i detta sammanhang. Kanske skall vi inte okritiskt försöka göra det större. Den nivå vi har nu är förmodligen vad en helt ideellt arbetande organisation orkar med. Att förbättra kvalitén på vissa områden och säkerställa att vi

kan behålla den vänliga och trevliga atmosfär som sedan länge präglat SSM är kanske viktigare. Om vi lyckas i vår målsättning får vi svar på vid SSM 2011.

Apropå ideellt arbete vill jag passa på att tacka alla som ställt upp som funktionärer. Det gäller både klubbmedlemmar och icke klubbmedlemmar som ofta ställer upp år efter år. Vi är mycket tacksamma för allt detta ideella arbete men för att klubbarbetet skall fungera långsiktigt behövs det att ännu fler ställer upp. Vi måste vara fler som delar på de uppgifter som skall skötas. Om vi inte lyckas bli fler finns risken att den ganska lilla skara som idag gör allt arbetet tröttnar. Själv har jag upplevt många positiva saker med att engagera mig i klubben, det ger bl.a. mängder med trevliga kontakter. Ta chansen till det du också.

Hälsningar

MSCC:s styrelsemedlemmar

Ordförande

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

Vice Ordförande

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

Kassör

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

Sekreterare

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

V. Sekr. & Rally/reseansv.

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

Tävlingskassör

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

KM-Ansvarig

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

SSM-ansvarig

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

Aktivitetskommittén

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

Miljöansvarig

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

Marknadsföring

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

Övriga kontakter

Regelkommittén

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

Redaktör Bulletinen

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

Ansvarig hemsidan

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

Klubbens besiktningsmän för MHRF-försäkringen

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

Per Hågeman
S. Klockspelsvägen 3A
217 74 Malmö
040-91 18 13
ph.race@alfa.telenordia.se

Bengt Larsson
Roberts väg 20
296 33 Åhus
044-24 83 94
healeybengt@telia.com

Björn Roxlin
Byvägen 6
260 83 Vejbystrand
0431-45 22 80
bjorn@skanetruck.se

Johnny Thorsén (utför även SBF vagnboksbesiktning)
Tullesbo 1
275 94 Sjöbo
0415-410 29, 0706-15 15 29
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

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

SSM 2010

Ytterligare ett sportvagnsmeeting är avklarat. Även om en viss osäkerhet fanns vad gäller antalet deltagare i årets tävling, så kan vi glatt konstatera att deltagarna inte svek oss. Även vår finbils parkering var välfylld och många kunde gå och titta på sina drömbilar ätandes på en svalkande glass. Vädret var nämligen sol och åter sol. På våra breddgrader skall man inte klaga över för mycket sol, men det blev en svettig helg för både våra funktionärer, förare och bilar.

För att skapa lite mer tid, både för besiktning och tävlande, tackade vi nej

till några klasser och gick ner från fjolårrets 15 till 14 heat. Tråkigt nog var vi ändå tvingade att korta ner tävlingarna en del då tiden på banan tog slut. Detta är något som vi lyckats undgå en längre tid men om olyckan är framme så kan det ske. Vi i organisationen har redan diskuterat en del åtgärder för att än bättre kunna hålla vår tidsplan samtidigt som vi kan kanske ge deltagarna mer tid på banan. Vi får återkomma mer om detta vid ett annat tillfälle.

Jag är lite besviken på att inte fler av alla ni medlemmar kommer och hjälper till under detta arrangemang som

betyder så mycket för klubben, speciellt eftersom denna helg kräver mycket av våra funktionärer. I år var det inget normalt år, utan många incidenter på banan och den tryckande värmen gjorde att alla fick ta i lite extra. Så ett stort tack till medlemmar och framför allt alla Ni som inte är medlemmar i MSCC, men ändå kommer och hjälper till. Utan Er hade inte MSCC kunnat arrangera en av de största och bästa tävlingshelgerna i Norden.

Tack för i år.
Tävlingsledaren

Robin Wachman

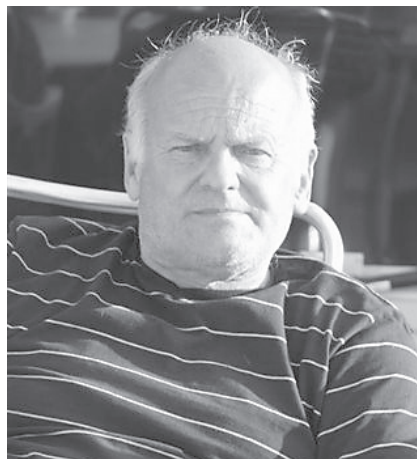
Mästare till tusen vid SSM

Vid årets upplaga av Svenskt Sportvagns Meeting, hade vi nöjet att se en av våra få världsmästare inom bilsporten i aktion på banan.

Det var givetvis "Mäster" själv, det vill säga 1984 års världsmästare i rally, Stig Blomqvist som 45 år efter sin debut på den skånska racerbanan, vid foten av Söderåsen, gjorde en comeback som Saab-förare. Bilen var likadan som då. Vi pratar alltså om en Saab Sport från 1964, vilken nog knappast förvånar någon som är det minsta intresserad av svensk motorsporthistoria.

Då, 1965 tävlade Stig i en grupp 2 trimmad Saab Sport, mest för att prova på något annat än rallyåkandet och kanske också för att få lite mer erfarenhet av tävlingsåka på asfalt, som ju alltid varit sällan förekommande i svensk rallysport.

Stig berättar att man 1965 utan större åthärvor eller ambitioner körde ned från Örebro med tävlingsbilarna,



så som var vanligt då, men som inte sällan får dagens racerförare att höja på ögonbrynen.

Om Stig på traditionellt Saab-vis hade racermotorn i bagaget och bytte i depån innan race, har vi inte lyckats få klarhet i, men det var i varje fall rallybilen som nödortfigt anpassats för banracing, vilket på denna tid på sin höjd innebar att extraljus och skyddsplåt demonterades och möjligen

att man körde med fjädrar som kapats något varv eller två för att sänka tyngdpunkten på de annars vältbenägna Saabarna.

Stig minns att banan var betydligt kortare än idag, banlängden var endast ca 1100m vid denna tid, då nuvarande depå-område och den utbyggda västra delen av banslingan skulle tillkomma först 1970.

Hur Stig lyckades i sin banracingdebut minns han inte riktigt, vilket må vara förlåtet då det som sagt är 45 år sedan. Dessutom var det ju självklart rally som var Stigs främsta fokus vid denna tid. Sedemera kom Stig att delta i racertävlingar på Knutstorp flera gången i både standardbilar och Formel 3.

Även om "Mäster" haft sina största framgångar på rallysträckorna, är han knappast någon duvunge på bana. 1973 förvånade han många genom att i motorjournalisten Rolf Sunds Karlsson

Bo Lindman

Klister Racing Team ta en fin 4:e plats i en Merlyn Mk21 Formel 3 just vid SM-preimären på Knutstorp.

Senare har han slagits framgångsrikt om SM och STCC medaljerna med bilar som Ford Sierra Cosworth RS500 och Ford Mondeo SuperTouring.

Men en 2-takts Saab hade Stig inte tävlat med, eller ens kört på bana sedan mitten av 60-talet.

Så det var en spännande comeback i bilen som gav Stig Blomqvist en raketstart i sin långa och framgångsrika karriär, som ledde ända till en av de två världsmästartitlar som tagits hem av en svensk förare i rally.

Nu 2010 i sin Saab-comeback på bana, ställde Stig upp i den populära historiska 1000 cc Cupen, där skulle han möta ett 20-tal medtävlare. Bland DKW, Opel, Fiat Abarth och Mini Cooper fanns också ett flertal märkesbröder i 2-takts Saabar av varierande modell.

Alla såg de med stolthet fram emot att få tävla tillsammans med en av våra bästa tävlingsförare genom tiderna.

Kanske Saab-förarna tyckte det skulle bli lite extra roligt att få mäta krafterna med en världsmästare?

Det hela började med att MSCC ordförande, Björn Hedlund hade en vision om att få med Stig Blomqvist, som ett dragplåster vid årets SSM. Förhoppningar fanns att få Saab med på noterna och hjälpa till med en bil till sin gamla fabriksförare. Tyvärr har ju Saab som vi vet haft en högst oviss och skakig tid, så resurserna i Trollhättan ville inte riktigt räckta till för ett sådant engagemang.

Men när nöden är som störst är ju som benkant hjälpen som närmast. Denna gång i form av racing- och Saabentusiasterna Anders Jensen från Borås.

Anders, som också tillhör de drivande krafterna bakom 1000cc Cupen, hade redan tidigare tänkt tanken och pratat lite löst med Stig om att vid tillfälle få honom bakom ratten i en två-takts Saab i någon av tusencupens tävlingar.

Så när artikelförfattaren hörde sig

för om Jensen möjligen kunde tänka sig ställa upp med en bil till Stig i SSM, var denne glade knalle genast med på noterna. En hel del praktiska detaljer stod att lösa innan allt var klart, men en lämplig bil fanns tillgänglig redan från början. Det var den tävlingsbil Anders byggde till sin bror Rolf., som tyvärr gick bort för ett par år sedan. Sedan dess hade bilen i princip stått parkerad i garaget. Rolf var en minst lika hängiven Saab-entusiast som Anders och ett bättre sätt än att hedra sin saknade bror än att låta en av tidernas främsta Saab-förare köra Rolfs bil, kunde Anders inte tänka sig.

Anders satte genast igång förberedelserna för sitt i alla hast improviserade tvåbilsteam. Nu med en världsmästare i teamet. Förutom att bägge bilarna skulle vara i toppskick, Anders tillhör de som är ytterst noga med detta., skulle allt från extra mekaniker, transport och logistik fixas. Som alltid i racing blev det knappt om tid, men hela teamet fanns på plats när det var dags för årets spännande



tävlingar i SSM.

Många var de nyfikna blickar som från läktare och bankant följde Stigs återkomst i Saaben. Säkert gjorde flertalet av hans medtävlare i 1000 cc cupen detsamma ute på banan.

”Mäster” fann sig snabbt till rätta. Hade någon förväntat sig annat?

När kvalet var avklarat fann man Blomqvist på en fjärde tid, knappt efter Anders Jensen i systerbilen. Framför de bägge teamkamraterna i sina vita Saab Sportar återfann man en röd Saab Sport, som när det begav sig var Saabs fabriksbil i det dåtida standardvagns-EM, med Gösta Karlsson bakom ratten. Numera rattas bilen framgångsrikt av Krister Wigren.

Pole tiden togs som så ofta de senaste säsongerna av Tommy Jagerwall, som givetvis rattade sin Cooper 970S, samma bilmodell som han tävlat med allt sedan 60-talet.

Stig besvärades lite av ett gammalt känt problem på dessa grupp 2 trimmade Saab Sportar, nämligen att ”Lancia-förgasarna” hade svårt att ge motorn jämn matning i vänsterkurvorna. Man kanske tappade en sekund per varv trodde Stig, som ändå tyckte detta var en mycket kul upplevelse. - Det är ju ett skönt gäng i tusencupen fortsätter Stig som också med nöje deltog i den ”sillamiddag” som blivit något av en tradition för 1000cc gänget vid SSM. I år deltog närmare 50 personer i denna begivenhet med mat o dryck. Kanske det stora antalet vid långbordet i depån kan förklaras med vår världsmästares närvaro?

De historier som berättades under kvällen, skulle med lätthet fylla en egen bok. Men kanske inte riktigt alla episoder och eskapader lämpar sig helt i text trots allt...

Redan här kunde de närvarande höra att Stig verkligen gillade detta med historisk racing, något som han ju provat på förut, bland annat på Nürburgring, men då i betydligt större bilar med fler cylindrar.

Söndagen innebar full package med två race för Stig och resten 1000cc cup gänget.

Redan tidig förmiddag var det dags för heat 1, som bakom överlägsne segraren Tommy Jagerwall i sitt ”hundhus” bjöd på mycket tät och spännande racing. Anders Jensen lyckades koppla greppet om andraplatsen och bakom honom hade Lars Göransson i NSU och Bo Johansson i en överraskande snabb Renault Dauphine Gordini, en tät uppgörelse med 1984 års rallyvärldsmästare, som hade svårt att värja sig i backen upp mot hårnålen, där hans Saab Sport inte ville gå riktigt rent. Göransson visade nästan F1 taktik i taktisk körning, där han försvarade sig mot Stigs försök att komma förbi. Ett tufft försök, kanske lite på gränsen, att utmana ”Mäster” gjorde även Magnus Rehbinder i sin gröna Cooper. Men mot Stigs rutin kunde han inte sätta emot., Så Blomqvist tog en fullt godkänd 5:e plats i sitt första raceheat med tvåtakts Saab på decennier. Inspirationen och humöret var på topp inför det avslutande heatet.

Också detta heat skulle komma att bli mycket händelserikt. Kanske lite väl händelserikt för några av deltagarna till och med, då heatet rödflaggades då en bil fått stopp lite olämpligt ute på banan. När sedan omstarten gick fick Anders Jensen en strulig start när frihjulreglaget hoppade ur och han förlorade flera placeringar. I sin iver att ta tillbaka dessa placeringar i jakten på

den bortflyende Jagerwall räckte banan inte riktigt till för Anders, som var nära att lägga sin Saab på taket efter start/målrakan.

Men som i alla bra team kliver teamkamraten fram när det behövs och precis så gjorde Blomqvist i detta finalheat. Nu hade Stig hittat rätt sätt att ”köra runt” problemet med den trilsande Lancia-förgasaren och då krävdes det en betydligt vassare bil än Stigs Saab Sport för att rå på mästaren. Den enda som till slut visade sig ha det var Tommy Jagerwall med sin synnerligen välpreparerade Cooper 970S. En bil som man enligt Tommy varit tvungen att väcka upp sedan länge avsomnade hundkojespecialister för att få precis så bra som man ville, innan man lät dessa återgå till den eviga vilan. Låt vara hur det vill med den saken, 1000cc Cupen bjöd som alltid publiken på full valuta för biljetten. Att Stig Blomqvist förgyllde årets upplaga av SSM uppskattades stort av både publiken och medtävlarna.

En som verkligen trivdes som fisken var ”teamchefen” Jensen som trots att han fick bryta sista heatet på eget grepp, var mer än nöjd med helgen. ”Det här är årets höjdpunkt tyckte Anders, som berömde arrangören för både ett mycket trevligt bemötande och bra arrangemang. Det är alltid lite extra bra och trevligt just här under SSM menade Anders, som redan längtar till 2011 års SSM.

Mäster Stig själv trivdes också så pass bra att han mer än gärna återkommer vid fler tillfällen.

Bättre betyg kan väl knappast vare sig arrangemanget eller 1000cc gänget och det improviserade tvåbilsteamet från Borås få?

SSM rallyt 2010

Lars Wallin, rallyansvarig



Rallyt startade i underbart väder på Kasernplan i Landskrona. Bo Franzén, årets speaker hade det svettigt värre att få iväg de 172 startande sportbilarna. En frågvis publik var också på plats. Många fina bilar fanns i startfältet men mest uppmärksammas blev Picko Troberg i sin 3 hjuliga Morgan.

Från Landskrona gick färden via Borstahuset till Syngentas parkering norr om Landskrona. Där fick man pröva på konsten att rulla rockringar med backspinn. Inte helt enkelt att få dem tillbaka i handen. Som vanligt fick man också svara på ett antal frågor bl.a. vilken årsmodell det var på den grå Jaguaren som fanns uppställd på kontrollen (1964).

Efter Syngenta gick färden vidare via Glumslöv, Sundvik, Ålabodarna och upp till Vadensjö där kontroll 2 fanns

på Santa Marias parkering. Här fick man 4 plattor att placera ut en bit framför bilen. Nu gällde det att ha bra ögonmått så att man sedan kunde köra upp bilen på plattorna. Ett bra sätt att lära känna hur stor bilen är. Prova själv därhemma. Eftersom Santa Maria tillverkar kryddor hade vi givetvis en fråga om detta. Vilken av följande kryddor ingår inte i curry: gurkmeja, kummin, eller bockhornsklöver? Rätt svar är kummin.

Från Vadensjö gick färden mot Tågarp, Sireköpinge och till Rönnehälls Hembygdsgård. Att det är svårt att släppa ner en ärtä i omvänd tratt som finns en bit ner i en spann är helt klart. Själv lyckades jag bara få i en av tio. Det fanns andra som lyckades bättre. Undrar om det blev ärtsoppa och varm punsch på kontrollen när rallyt var slut? En av frågorna var här hur mycket en Austin Healy 100 kostade 1955. Enligt När Var Hur kostade den 13 285 kr.

Till sista kontrollen som fanns i Ekeby gick färden via Ottarp, Bälteberga Gård, Tjutebro och Videröra. På kontrollen möttes man av en brandbil vilket behövdes för att fylla på vattengevären. Nu gällde det att samtidigt som bilen skulle köras så skulle man skjuta ner burkar med ett vattengevär. Var man ensam i bilen kunde man låna en skytt. Konsten var att spara på vattnet och luta sig så långt ut som möjligt. Här kunde vi se många akrobatiska konster. Kul övning tyckte många.

En av de tre frågorna på denna kontroll var: Vilken av följande är inte en Ford-modell: Ford Windstar, Ford Monsun eller Ford Pinto? Rätt svar är Ford Monsun.

Efter Ekeby var det dags för målgång på Ring Knutstorp. Här fick man som utslagsfråga gissa hur många km det är från jorden till månen. Rätt svar är 384 403 km.

Segrare i året SSM rally blev Gunnar Norne-mark/Peter Nordh med 70 poäng. 2:a med 67 poäng blev Jonas Råsbäck/Krister Vikgren och 3:a Jerry och Martin Nilén på 65 poäng.

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

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



Besiktningsträff i Trelleborg

Åke Richter



Foto: Åke Richter

Årets besiktningsträff genomfördes i konkurrens med en del andra evenemang, bla. 1:a maj firandet. Detta hindrade inte den skara trogna entusiaster från MSCC och MHK Skåne som köade framför portarna redan i tidig morgonstund. Inte ens det relativt tråkiga vädret kunde dämpa entusiasmen. Vi har ju under ett antal år haft en näst intill osannolik tur med vädret vid besiktningsträffarna. Vi klarade oss trots allt undan regnet och solen sken säkert också, om än inte i Trelleborg. Inne i besiktningshallen rådde dock samma goda stämning som alltid. Här var det full verksamhet och en icke försumbar mängd bilägare och andra intresserade trängdes med besiktningsskillarna om utrymmet runt billiftarna. Detta beteende bland oss bilentusiaster, att fara in under bilen så snart den nått rimlig ståhöjd, har nog sin förklaring i att de flesta villa- eller

hobbybilsgarage saknar takhöjd som tillåter någon form av lift. Här gavs emellertid tillfälle att inspektera det som annars är ganska svårtillgängligt.

Det är ganska avslöjande att beskåda underredet i skenet från diverse rörljus och sladdlampor. Man kunde dock konstatera att de flesta



Foto: Åke Richter



Foto: Åke Richter

har lika bra ordning på grejerna under bilen som under huven. Det visar sig också i statistiken att det är ett fåtal bilar som ger anledning till några allvarligare anmärkningar. Betydligt vanligare är de positiva omdömen från besiktningskillarna, som får allt slit i garaget under vintern att kännas meningsfullt.

Besiktningsträffen i Trelleborg har blivit en samlingspunkt för bilentusiaster med eller utan besiktningsbehov. Naturligtvis är de deltagare som önskar få sin bil besiktigad, i stor majoritet, men många

kommer även för att träffa kompisar, ta en kopp kaffe och "snacka sportbilar" vilket är mycket trevligt. Utan att veta det exakta antalet deltagare, kan jag konstatera att träffen var välbesökt och så även "cafeterian" med vidhängande "korvkiosk". Ett populärt ställe att samlas vid eftersom vårsolen endast lyste med sin frånvaro. Då är en varm kopp kaffe med hembakad muffins efterlängtat.

Det var ett stort antal fordon som passerade testhallen under dagen, men då klockan närmade sig två fanns endast ett fåtal förväntansfulla (eller

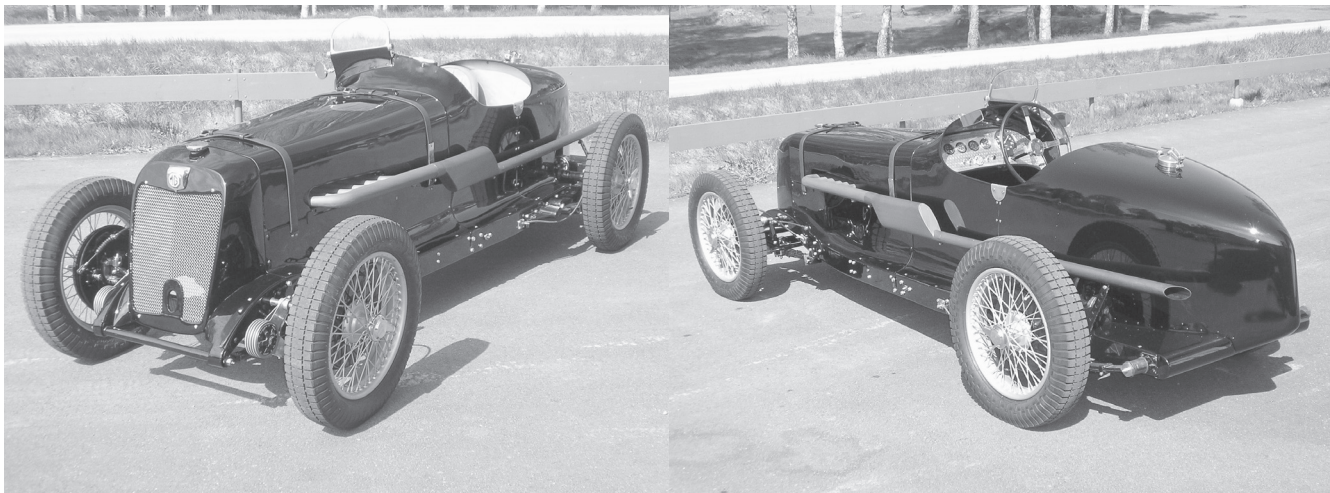
skräckslagna) kvar som väntade på sin tur (eller otur). Självt hade jag tur och kunde styra hemåt med ett "godkänt" besiktningssapper i handskfacket .

Ett stort tack vill jag framföra till all besiktningspersonal, korvgubbar/gummor och deltagare som gör detta till ett så trevligt arrangemang.

Ha en skön sommar!

Vinnare av 2010 års SSM-hederspris "Näslunds Kanna"

Roy Palm

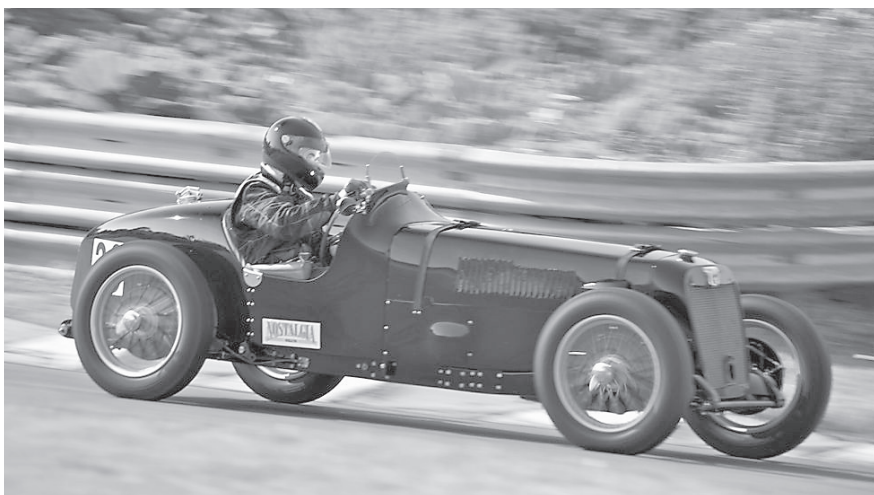


Roy Palms berättelse om sin "MG-N type Offset singleseater.

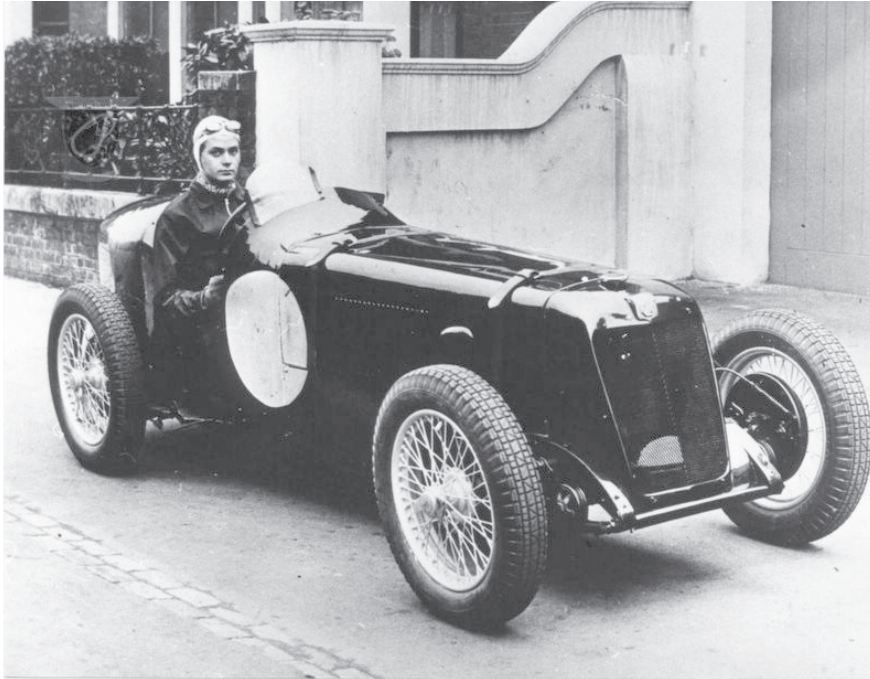
I juni 2007 var jag tillsammans med några vänner på väg till England för att besöka leverantörer och kolla på lite race, redan på hamnplanen i Esbjerg så träffade vi på några trevliga engelska gentlemän som varit i Danmark på en tur med sina gamla Rolls Royce bilar och vi berättade då att vi skulle till Donnington och kolla på See Reeds Race meeting, då kom det fram en liten man som sa att han hade en gammal

MG-racer och skulle nog ha varit med men skulle inte hinna hem i tid. Vi bestämde att träffas senare under sjöresan för att det där lät ju intressant, efter att han hade berättat lite om bilen så kom han på att möjligen så fanns det ett kort på MG'n i hytten så efter en liten stund kom han tillbaka med bilden som fanns på VSCC log book där kunde jag läsa att den tidigare tillhört Rivers Fletcher och var hade jag hört detta namn tidigare, jo det var ju han som var speaker på en video som handlade om Prescott speed hill climb 1938-1988

som jag vid ett flertal gånger tittade på. Lite senare i veckan besökte vi Robin Butler som bodde bara några mil ifrån Morganfabriken i Malvern. Efter lite the med nybakade scones så var vi på väg ut till garaget där han förvarade sina bilar jag tror att det var 3-4 Rollsar och lite annat och så var det ju den där MG'n som lockade mig mest, den såg verkligen läcker ut och kompressor var det ju med efter att hört hur den lät så säger Robin att han skulle sälja den på grund av medicinska skäl och frågade mig om jag möjligtvis var intresserad av den ja jo nog var jag det men hur mycket kostade den Robin sa då priset och min första tanke var att det var nog inget för mig, men jag sa inget om detta och Robin behövde inte svar förrän om en månad då han var tillbaka från Turkiet där han har ett hus. Han visade en väska som innehöll massor med dokument som tidigare ägaren Will Cory samlat där fanns även flera reportage från brooklandsbanan när MG'n återinvigdes 1990 då alla tidigare ägare och även Wilkie Wikinsson som byggde bilen vintern 1936 var med.



sid. 10



köras på en blandning av Methanol, Acetone, Benzol, Nitro-Benzine, Petrol Ether ”and one drop of water for good luck”. Med ett modifierat insugningsrör och 2 TT SU förgasare var den klar för race.

John Dugdale tävlade 1936-37 sålde den 1938 till Mike Edmundson och Tony Hurst som framgångsrikt tävlade 1938-39 på Brooklands, Crystal Palace och Prescott, Mike Edmundson var med på det allra sista racet på Brookland den 7 augusti 1939 och kammade hem en 3:dje plats i sin klass.

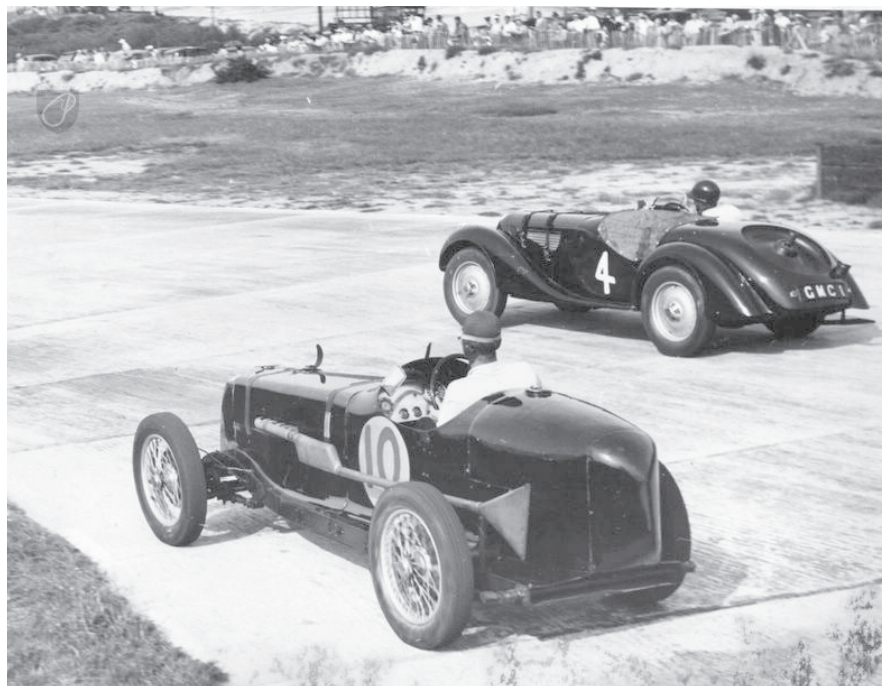
Efter kriget köptes MG´n av Donald Pitt som endast körde 3-4 race. I februari 1947 så köptes bilen av A.F. Rivers Fletcher som tävlade väldigt flitigt men nu endast sprint och backtävlingar under 1947-48-49 och 1950. MG´n servades och underhölls av Peter Monkhouse på Monaco Motor & Engineering Co Ltd. Watford. Och vintern 1949 kortades chassit hela 24 cm och en del andra modifieringar kom

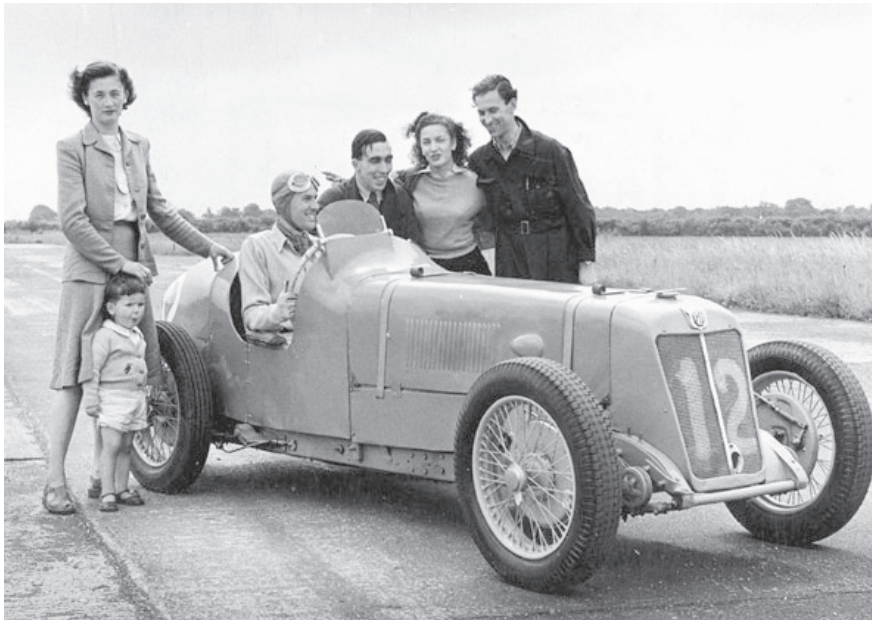
Historia

MG typ NA 1934 2-sitsig sport första registreringsdatum 7 juni 1934 och fick reg.nr EP 5892.

John Dugdale fick bilen i present på sin 21 åriga födelsedag av sin pappa då han hade fått jobb som reporter på tidningen Autocar och behövde en passande bil. John använde MG´n i flera olika tävlingar och även på Brookland, den kördes även på långa resor över Europa i sitt jobb som Racing reporter. Vintern 1936-37 lät han bygga om bilen till en offset singleseater av familjen Evans som ägde och drev Bellevue Garage Racing Ltd. Det var den legendariske Wilkie Wilkinson som utförde arbetet till ett utlovat pris på £120 men slutade på £240 och till detta kom £10 för Dunlopillo stoppning till stolen, £10 för dubbla stora SU förgasare, £12 för ett brooklands avgassystem, £17 nya Dunlop racing däck, £20 för en specielltillverkad 20 gallons bränsletank, £20 för karosdelar samt ytterligare £30 för allt övrigt.

Motorn ändrades från 1271 cc till 1086cc för att komma i klassen upp till 1100cc, man monterade ett K3 block med K3 vevaxel cylinderdiam 57 mm slaglängd 71 mm kompressionsförhållande 12,6:1 för att





till som hydrauliska främre stötdämpare mindre sprint bränsletank.

På våren 1950 fick bilen en total översyn av Harry Lester H. Lester Cars Ltd. Samt att motorn borrades upp till 1500cc och underhölls nu av Harry Lester under denna framgångsrika säsong.

Tewin Water Speed trials 1:a i racing car klass 1500cc.

2:a Tewin Water Speed trials 2:a racing car klass 1500cc samt snabbaste tid kvinnlig förare.

Brighton Speed trials 2:a Racing car klass 1500cc.

Efter ett antal framgångsrika år i England så hamnade den som många andra gamla racerbilar på Irland och tävlade 1951-52 därefter endast lite clubrace och bytte flera gånger ägare.

1968 återfanns MG'n av den legendariske MG-kännaren och författaren Wilson McComb och 1986 köptes den av Will Cory som nu lät förlänga chassit och renoverade hela bilen och med en motor som åter var på

1086cc. Will Cory hamnade i penngnöd och tvingades att sälja bilen som nu stått på Brooklands några år. Den nya ägaren Robin Butler lät montera en kompressor för att öka på kraften och därmed blev den betydligt snabbare.

Strax efter att jag fått hem bilen och den välfyllda väskan med alla dokumenten som visade vilken unik bil jag fått tag på började jag att fundera på att återställa den med rätt motor som var modifierad för Methanol, men efter att demonterat motorn visade det sig att blocket inte skulle hålla för att höja kompr. till 12,6:1. Då ett företag som Heter Baynton Jones tidigare jobbat på motorn så kontaktade jag Bob och Charles att de skulle gjuta upp ett nytt motorblock och cylindertopp samt alla övriga detaljer som behövdes. Allt detta var klart i april i år och den första tävlingen gick på Jakriborg därefter Velodromloppet Karlskoga samt Sportvagnsmötet Knutstorp och Baltic Classic car race Karlshamn och ser fram emot Munkebjerg hillclimb samt avslutning på säsongen i Falkenberg.

Detta var endast en kortfattad historia om denna fantastiska MG.



sid. 12



En racerappport från KM2 på Sturup

Då var det dags för mig att berika Bulletinen med personlig redogörelse från ett av MSCCs fantastiska evenemang. Jag har själv läst Bulletinen de senaste 6 åren och det har varit lika spännande att läsa om klubbmästerskapen även om jag i de flesta fall har varit med själv. För er som inte har följt Roadsport C i mästerskapet så blev Fredrik Olsson klubbmästare i klassen 2009 med undertecknad på andra plats. Från min horisont var 2009 ett riktigt höjdarår, inte bara för att jag hamnade så högt i resultatlistorna utan även för den spänning som kampen med Fredrik bjöd på.

Nu skriver vi 2010 och KM2 som skall köras på Sturup, en bana jag har haft väldigt svårt för. Antingen

har körningen inte känts rätt eller har krängarfästen brustit eller har jag kört av. Ställningen efter KM1 på Knutstorp är att jag ligger på 3:e plats och före Fredrik. På Sturup dyker inte de långväga klubbmedlemmarna Hans Drangel och Dennis Kullman upp för att försvara sina placeringar vilket är lite synd. Det finns å andra sidan förutsättningar att upprepa 2009 års spännande kamp med Fredrik.

På plats får jag min Porsche 944 från 1984 besiktad, och det är med nöd och näppe bilen passerar Michael Pehrssons tränade ögon. Nu skall det tilläggas att min bil blir antagligen extra synad då jag är den som brukar lägga upp resultaten från KM på hemsidan. Rutinerade tävlingsledaren Robin Wachmann håller förarmötet och sedan blir det väntan

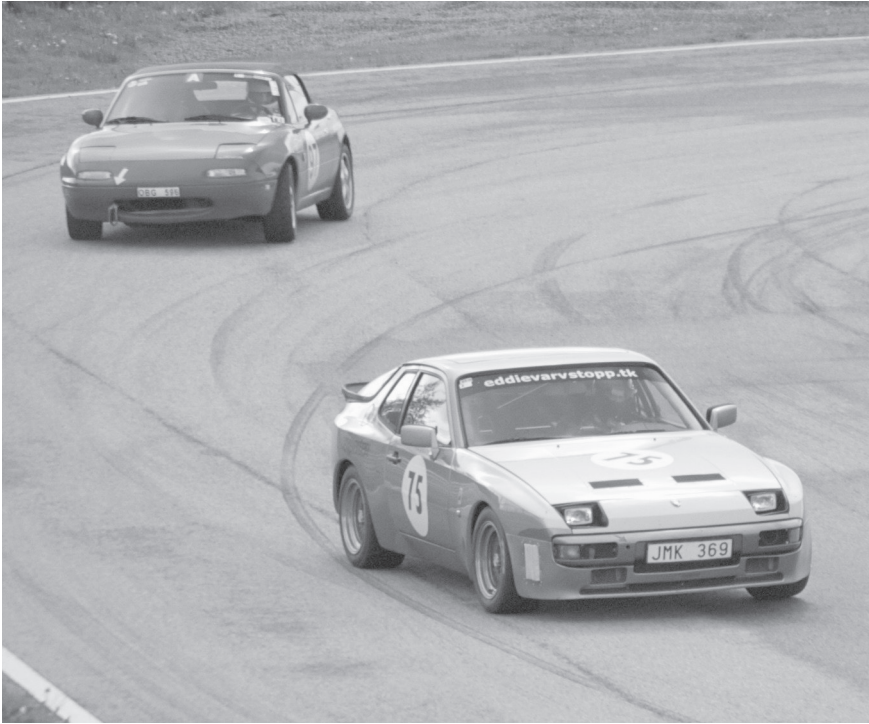
Av: Edvin Persson. Foto: Andreas Freed

på första tidsträningen. Det hade regnat under natten så banan var fuktig men det fanns hopp då vi skulle köra som tredje heat så banan kunde ha hunnit torka upp.

Första Tidsträningen

Ut och känna sig för och det hade torkat upp bra, så det var bara att köra på efter ett par uppvärmningsvarv. Jag får in ett ganska bra flyt och det känns för en gång skull bra att köra på Sturup. Min PerformanceBox visar 1:14,1 vilket jag tyckte var anmärkningsvärt då mitt tidigare personbästa var 1:15,006. Varvet efter dyker osannolika 1:13,7 upp på displayen vilket är lätt chockerande. Jag lyckas inte upprepa den tiden även om det är någorlunda fritt från trafik. Däcken börjar kännas såsiga efter





halva passet och jag börjar känna ett klonkande från framvagnen. I depå kollar och justerar jag ringtrycket och försöker lokalisera klonket men utan framgång. När resultaten kommer upp ligger jag på första plats med 1:13,650.

Andra Tidsträningen

Nu infinner sig frågan om man kan slipa ytterligare på en sanslöst bra tid (för mig)? Kan man behålla första platsen? Det var bara att köra om saken. Jag hade Fredrik bakom mig när vi körde ut och jag trodde han skulle ta rygg på mig. Så blev det inte, några Miator kom emellan och det blev i princip solokörning. Jag får ett fritt varv som känns bra men när jag ligger med plattan i mattan ut på rakan ser jag en rörlig rödflagga så det är bara att slå av och lunka in i depå. Ironiskt nog blinkar displayen till och visar 1:13,9 efter jag passerat rakan. Vi är ute snart igen när den avåkta bilen har körts bort. Dock dröjer det inte länge förrän det blir

sid. 14

gulflagg p.g.a. ytterligare en avåkning. Tiderna var inget att hurra över och jag ligger för det mesta i trafik så jag funderar om jag skall strunta i det och köra in i depå. Stintet tar strax slut och jag ställer mig i depån bredvid Fredrik.

Det visar sig att ingen förbättrat sig nämnvärt och att det nog är jag som får den största bucklan med mig hem som det står Roadsport C på. Jag och Fredrik har gemensam lunch i depån vid våra bilar och får sällskap av glada funktionärer, som till skillnad från oss FÅR lagad mat (med all rätt).

Tävling

Efter det långa uppehållet är det dags för tävlingen. Fredrik måste ju få en chans att tvåla till mig innan vi åker hem, även om det inte kommer synas i mästerskapstabellen. Fredriks chanser att lyckas är ganska goda. Det vet nog alla som har sett eller kört med honom. En kombination av magisk startsnabbhet och en förmåga att göra bilen bred

är var vad jag hade att vänta mig från Fredriks sida. Nu skulle det visa sig att verkligheten skulle bjuda på lite mer. Jag får starta till höger i främsta ledet vilket är en helt ny erfarenhet för mig. Vi delade heatet med Historic klassen så Fredrik står precis bakom mig. Starten går, jag kommer väl iväg anständigt och försöker ta mig in i vänsterspår. Det blir rätt klurigt visar det sig, givetvis dundrar Fredrik om som slungad ur en katapult men sedan ligger ett pärlband Miator som jag inte har samvete att riskera att trycka av banan. Jag hamnar slutligen bakom Bertil Thorsson och nu är jag förbannad. Detta håller då rakt inte, nu skall det ta mig tusan bli åka av, att komma i mål på denna placering accepteras helt enkelt inte. Bertil kör väldigt sportsligt i sin silvriga Miata och jag får kämpa för att komma om. Jag blir påmind om hur trixigt det är att köra om på Sturup men när jag väl sätter in stöten släpper han taget. Nästa är Peter Öfverman och hans röd vita Miata som bjuder på riktigt motstånd, jag attackerar vid flertalet tillfällen och vi ligger sida vid sida på många partier. Jag lyckas på mitt andra försök att ta mig om vid Börjes kurva. Nästa ekipage var Klas Hansson-Gladh i sin svarta Miata. Det var samma historia här, man fick kämpa riktigt hårt för att komma om. Slutligen i Airport Bend kommer jag om även om det går lite brett. Nu har jag Fieron framför mig men vi ser strax målflaggen och jag kommer i mål som tvåa i Roadsport C så jag är nöjd och fullständigt utmattad.

I depå blir det mycket muntert prat både mellan medtävlade och åskådare. Det slår mig att min körning måste ha sett ganska spektakulär ut. Men det bjuder jag så gärna på. Jag lyckades väldigt bra detta KM och



ligger i skrivande stund i ledning i mästerskapet. Men det är 3 tävlingar kvar och vad som helst kan hända, saker kan gå sönder och det finns många snabba ekipage som kan ändra serietabellen. Spännande är det i alla fall.

Tack ALLA!

Nu har jag skrivit om min framgång på detta KM vilket gör mig väldigt glad (samt även att jag blivit uppmuntrad att skriva om det i Bulletinen) men det är bara en bit av det hela. Funktionärerna som ställde upp och deras arbete uppskattas oerhört, både av mig och alla medtävlande. Jag försöker själv ställa upp om jag inte kör. Även om jag sitter med på ett hörn i KM organisationen så vill även tacka alla "kollegorna" som roddar på väldigt många håll för att sy ihop tävlingarna. Sen har vi alla trevliga människor man

träffar som gör dessa events så roliga. För mig känns det som att man är en kompiskrets som träffas och har kul med våra sportbilar. Så häng med och kör eller kom och vifta flagga eller

bara kom förbi och hälsa på när vi kör. Jag lovar att det bjuds på härlig MSCC klubbanda.



Liten rapport från MSCCs KM3 2010

Bengt Metz

Bulltofta attraherar inte lika många KM deltagare som de rena bantävlingarna som MSCC arrangerar, men 22 bilar på startlinjen får anses vara ett bra antal.

Lördag

Banan byggs upp på Bulltofta trafikövningsplats på Valdemarsro i Malmö.

Banans längd blir dryga kilometern med många tvära böjar men ändå inte värre än att ett visst racingflyt kan uppnås vid åkningen.

Vi samlades 6-7 stycken med Magnus Neergaard och Mats Ek i spetsen, redan på lördagen 09.30 för att bygga banan som vi fått godkänd av SBF och myndigheterna. Koner och däcktravar sattes ut och Magnus såg till att svängarna skulle knipa åt lite här och var för att hålla nere hastigheterna.

Tävlingsdagen Söndag 6 Juni

Besiktningen började redan 08.00, föredömligt skött av för dagen Michael

Pehrsson, och förargenomgången hölls 08.45.

Magnus hade bestämt att vi åkte oberoende av klasstillhörighet, dvs huller om buller, vilket visade sig fungera utmärkt, precis som när vi åker Minnesberg.

Uppstigningen hemma var 06.00 för min del, mackor förbereddes och kaffeslurken, några kokta ägg (alltid standardskaffning på mina tävlingar) men framförallt dricka, 3 liter kolsyrat vatten åkte ner i packningen.

Väl på plats ser jag att bara några få hade kommit före mig i kön, insläppet skedde ganska omgående.

Besiktningen gick bra och jag kom tidigt till start.

Vid fjolårstävlingen lyckades jag inte köra rätt en enda gång på fem åkta varv, sen fick jag inte åka mer pga oljeläckage.

Ut på första varvet och upptäcker att jag inte knäppt igen motorhuven ordentligt vid besiktningen, vänster

sida på motorhuven fladdrar som en lärkevinge.

Stannar mitt på banan då jag ju inte har någon efter mig, fixar till huven och fortsätter, man vill ju inte riskera diskning genom att be någon funktionär om hjälp.

Fick till en hyfsad tid, en hög 1.07a dvs 1 minut och dryga 7 sekunder, på ett av varven i denna första stint.

Henric Månsson hade en hög 1.05 tid så tiden på första stinten räckte till en andra placering.

På andra stinten krympte tiden till 1.05.6XX vilket fortfarande räckte till en andraplacering efter två stinter.

Tredje stinten hade jag förmodligen tröttnat en del i den gassande solen och mina tider blev inte bättre.

Det ser ut som jag efter två tredjeplaceringar och en andraplacering har segat mig upp till en andraplacering i totalt i KM 2010.



Autoexperten
LAGAR OCH DELAR

Autoexperten lämnar 12% på alla delar och reservdelar i vårt sortiment mot uppvisande av giltigt medlemskort i MSCC. Erbjudandet kan inte kombineras med andra rabatter och kampanjer och gäller i första läget lagerförda artiklar eller delar i samband med normala leveranser.

Länkar till butikerna
Malmö: www.autoexperten.se/malmo
Lund: www.autoexperten.se/lund
Helsingborg: www.autoexperten.se/helsingborg

Några förare/funktionärer med anor i klubben

Bengt Metz

Jag gör här inget försök att få till exakta historieskrivningar kring dessa legender i klubben men lite historia kommer här, mest hämtat ur jubileumsboken.

Björn Norman som tillhör åldermännen i klubben dök upp med en relativt nyinköpt Sevenbil av märket Pegasus. Björn blev tidigt medlem i klubben och har haft diverse sportvagnar genom åren.

Lennart Almström med sin Lotus Elite är en flitig Klubbmästerskapare och tillika fd styrelseordförande i klubben (1967) Lennart åkte Roadsport från början men åker nu i historiska klassen med Eliten.

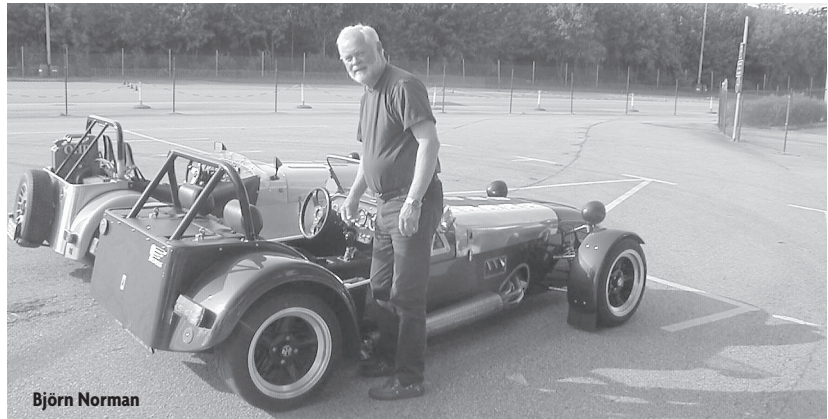
Björn Olsson i en Lotus Elise har dykt upp på KM igen de senare åren, även Björn är fd ordförande i klubben (1977-1981). Björn klädde för dagen mitt rekord från i fjol, han fick 6 underkända åkningar i rad, jag hade 5 i rad och ingen godkänd, Björn fick till sist 3 godkända varv så han kanske inte slog mitt rekord ändå.

Per Broberg kör allt oftare KM i sin delvis beiga Lotus Elan. Han åker med framgång i Historiska klassen. Per är fd ordförande (2003-2008).

Thomas Ahrens med sin gula Lotus super 7, 62 års modell som han åkt KM med åtminstone sedan 1990, Thomas tränar aldrig men brukar stå högt / högst på pallen i Roadsport B.

Åldermän bland funktionärerna var för dagen Allan Göransson och Paul (Palle) Nordström. Palle har ställt upp på de senare årens KM samt SSM, och Allan ställer också ofta upp som funktionär. Bägge dessa gentlemän har även ett förflutet som förare i KM mm under många år.

*Om 40-50 år sisådär, kanske vi får skriva lite om Pierre Petterson, Oscar Nilsson m.fl!
(Red. anm).*



Björn Norman



Lennart Almström



Björn Olsson



Thomas Ahrens

Besök hos JP-Motorsport i Helsingborg

Den **23 september** är vi välkomna att än en gång besöka Johannes Persson. Besöket i februari blev snabbt fulltecknat varför Johannes välvilligt har lovat oss att få komma tillbaka. Vad jag förstår tillhör Johannes den allra översta toppen av motortrimmare i det här landet. Han är bland annat skuld till att spänningen i 1000 cc -cupen har försvunnit vad avser förstaplatsen (läs Jagervalls hundkoja).

Vi som var där förra gången vet att Johannes verkligen vet vad han pratar om. Varför ni som inte hade tillfälle att komma förra gången skall ta chansen nu.

För att alla skall få ut något av mötet är deltagarantalet begränsat till 30 personer. De som inte var med förra gången har företräde. Återbesök är OK i mån av plats.

Samling kl 18.30 hos JP-Motorsport på Granitgatan 7 i Helsingborg.

Anmälan gör du till aktivitet@mscc.se

Klubben bjudet på kaffe med tillbehör. Deltagandet är gratis.

*Väl mött önskar
Styrelsen/genom Björn*

Boka söndagen den 26 september för då blir det RALLY

Det blir en form av regularitets-rally vilket innebär att ni skall köra närmsta vägen mellan markerade pilar/punkter på en karta. För er som är osäkra på hur det går till kommer vi att ha en kort genomgång innan starten.

Start och målplats är ännu inte bestämt. Inbjudan kommer i början på september.

Du ställer väl upp!

*Rallyhälsningar
Lars Wallin*



Bild från årets vårrally

Följande nya medlemmar hälsas välkomna

LENNART EKEHAGE

Solhem Lerdala
331 93 Värnamo
BMW Z4 Coupé, 2007

KRISTIAN GASPARIUS

Notariegatan 11B
216 11 Limhamn
Porsche 911 997, 2008

DENNIS DALUDD

Cardellsgatan 3, 2tr.
291 31 Kristianstad
Ester Super Seven

JOHAN LARSSON

Båtsmansgatan 5
291 54 Kristianstad
Caterham Super Seven, 2001

PATRICK KAUFMANN

Smygestrandväg 106
231 79 Smygehamn
Lotus Seven, 1973
Lenham GTR1, 1972
Lotus Elise, 1997
Caterham Seven Supersprint, 1987

Kommande aktiviteter

September

- 11 Höstrally
- 12 KM 5 Ring Knutstorp
- 23 Nytt besök hos Johannes Persson Motorsport

Oktober

- 12 Lars Wramell håller föredrag om klubbens historia

Annonser

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

Säljes

Alfa Romeo 1600 GT Junior 1975
Veteranracer klar för bana. Nyrenoverad 2 liters motor säljes med många delar. Fint skick, bilen är mycket snabb.
75.000 kr.

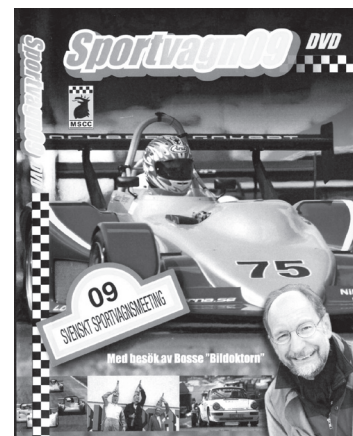
Anders Ivarsson 0479 12987
E: helium@telia.com

Får du ingen klubbinformation via e-post?

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

Du har väl inte missat att fjorårets SSM-dvd är färdig?

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



VERKTYGSBODEN

www.verktygsboden.se



3000 m²
butik i Borås

Kontaktuppgifter

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

Öppettider i butik

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

Butiksadress Källbäcksvägen 1, 507 42 BORÅS



24.840,-
exkl. moms 19.872,-

Parkeringslyft

Art.nr 85268

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



9.995,-
exkl. moms 7.996,-

Karossnurra

Art.nr 81768

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



695,-
exkl. moms 556,-

Bänkpolermaskin

Art.nr 70214

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



875,-
exkl. moms 700,-

Bult och mutterfack

Art.nr 84486

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



8.995,-
exkl. moms 7.196

Blästerskåp, industri

Art.nr 63045

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



9.375,-
exkl. moms 7.500

Automatisk däckmaskin

Art.nr 68266

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



8.900,-
exkl. moms 7.120

Automatisk däckmaskin

Art.nr 68267

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



Tryckluftdriven oljesug och samlare

Art.nr 84475

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

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

4.375,-
exkl. moms 3.500,-

Arbetsstation för plåt-bearbetning

Art.nr 81729

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

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

Perfekt för bilklubbar och skolor.



PASSA PÅ!
15.900,-
ORD. PRIS 19.900,-

Kursverksamhet 2010

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

Datum för kursen 2010

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

Priser och anmälan

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



Succén fortsätter -

Ron Covell-kurser!

Webbshop verktygsboden.se Ordertelefon 033-20 26 50 E-post info@verktygsboden.se

Med reservation för prisförändringar och feltryck