

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 3
2011

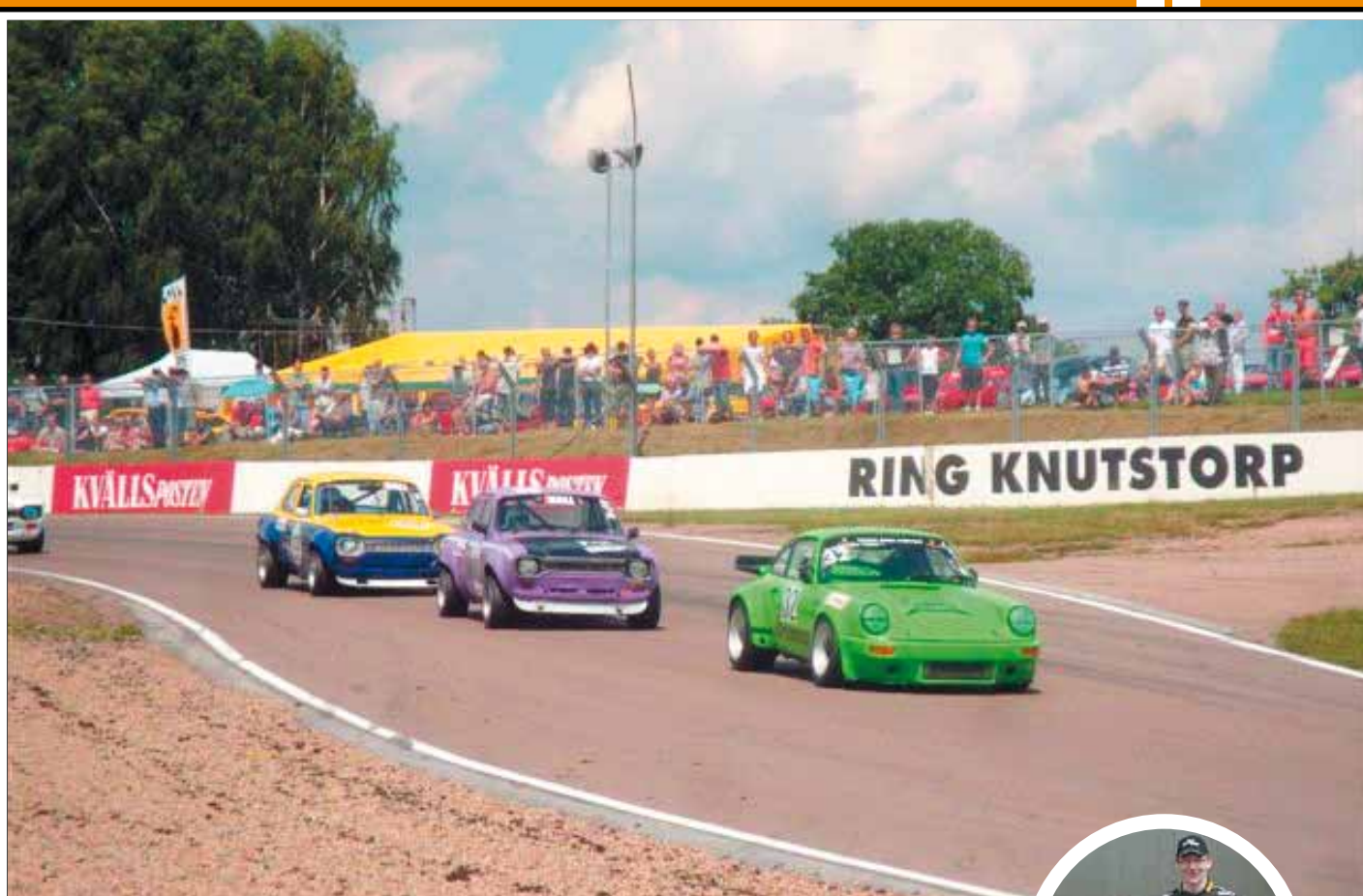


Foto: Carl-Gustav Victor

SSM 2011

Första fullträffen, men inte sista...

En historia från Bulltofta

Backtävling i Minnesberg

MSCC på Falkenberg

Techno Classica Essen



Ordförandes spalt



När de här orden skrivs har vi kommit till mitten av augusti och det börjar kännas lite svalare på morgonen och det börjar bli lite mörkare på kvällen. Vissa av oss har hunnit med lite semester och fått lite perspektiv på SSM. Ett litet vemod över att sommaren nalkas sitt slut kan anas. Sommaren går alltid så snabbt.

Årets SSM blev samma uppskattade och trevliga arrangemang som alltid. Massor av härliga bilar, entusiastiska människor och ett härligt väder om man undantar fredagens regn. Veckorna

före SSM var intensiva och helgen löpte på i ett rasande tempo. Samtliga som jag talat med av deltagare och publik har varit väldigt positiva och nöjda med arrangemanget. Entusiasmen man möts från funktionärer och övriga frivilliga krafter gör att man får en varm känsla i bröstet. Jag vill passa på att tacka alla de frivilliga som gör detta arrangemang till vad det är. Det är ert idoga arbete som gör det möjligt att hålla denna höga kvalitet år efter år. Jag själv deltog för första gången som tävlande. Det slutade lite snöpligt med transport från banan till depån medelst hjullastare (en fordonstyp som jag aldrig haft förmånen att åka med tidigare). Bilen blev lite skadad men mest skada fick nog självkänslan. Racingen under SSM är lite mer intensiv än under våra KM där jag hittills huserat.

Det som återstår av årets klubbmästerskap är säsong avslutningen, deltävling 5 på Ring Knutstorp. Det planeras för lite nya aktiviteter som förhoppningsvis kommer att framgå av kalendern när dessa rader läses.

Styrelsen har förhoppningen att starta ett klubbprojekt som presenteras på annan plats i denna tidning. Personligen tror jag att det kan vara väldigt positivt att kunna involvera personer som ännu inte har tagit steget in i "racingträsket" att utan kostnad för dem engagera sig i byggandet av och tävlandet med en racingbil. Jag tror också att ett sådant projekt hade fungerat som kunskapsbank inom klubben samtidigt som klubben kan ha stor nytta av en egen ägd racerbil. De erfarenheter som vi gjorde och den uppmärksamhet vi fick genom att vi lät bröderna Jönsson tävla mot varandra under SSM visar att vi måste bredda våra ansträngningar att omfatta personer utanför de redan inbitna. Projektet står och faller med att vi kan hitta rätt projektledare. Så du som tycker att det här hade varit ett kul projekt att leda hör av dig till styrelsen. Njut av de sista resterna av sommaren!

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

Kentth Sandkvist
Åkerötorget 4
262 65 Ängelholm
0760-45 38 70
kentth@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.

Första fullträffen, men inte sista...

Oscar Nilsson

När jag vakna på morgonen var jag som vanligt, när de är tävling, pigg och taggad. In i dusch och kaka en snabb frukost, sen bar de av mot Sturup Raceway. Väl framme så var allt som vanligt, alla hälsa vänligt och vi lastade av våra saker.

Efter förarsammanträdet började jag direkt med min förberedelser inför första träningen. Jag gör alltid likadant innan jag ska kör, och de tar ganska lång tid. De börjar med att jag lyssnar på musik, väldigt viktigt vilka låtar det är också.. Under tiden jag lyssnar på musik brukar jag först göra upp en strategi får hur jag ska attacker den träningen, sen lite "självtagging" i stil med *jag är bäst, jag kan vinna, jag ska vinna!!* och sen åker hjälmen på. Men jag är inte riktigt klar än, när jag sitter i bilen knäpper jag alltid bältet längst nere till vänster först och sen fortsätter jag medurs. När jag äntligen var klar med alla förberedelser startade jag bilen. Som alltid så får man en rysande känsla ända in i ryggmärgen när motor startar. Därefter rullade jag sakta ut i bandepån, stannar och stänger ögonen. Tar ett djupt andetag och sen dundrar jag iväg ut på banan.

Första varvet gick åt till att bli varm i kläderna och få bilen varm. Efter de var de fullattack i fyra-fem varv och sen in i depå för att kolla däcktrycket, och sen ut igen. Med skräckblandad glädje tittade jag på dataloggern varje varv och insåg att så här fort har jag aldrig kört innan. Fyra-fem varv senare var passet slut och jag rullade jag tillbaka in i depån, stannade bilen och var något jag väldigt sällan är när jag tävlar. Och de har varit så ända sen jag började med gokart. Jag var lite nöjd med min körning, jag kände att nu kan de inte gå mycket fortare. När jag och pappa gick



Foto: Bengt Metz

bort till domartorntet för att kolla hur de gått så såg vi att vi var i ledningen.

När jag körde ut på banan i andra passet så kändes den långsammare. Inte hal, eller nåt sånt utan helt enkelt långsammare. Kanske pressade jag inte lika hårt som i första, men i vilket fall så gick de ungefär en halv sekund långsammare. När vi kollade resultatet såg vi att de hade gått en halv sekund för dom andra också. Först fattade varken jag eller pappa att vi faktiskt hade vunnit. Men då komma de klassiska från min pappa när han är nöjd, *Bra jobbat, grabben!* Som vanligt svarade jag, *De var lika mycket din förtjänst som min!*

Efter lunch var de dags för min favorit del av dagen, racet. Trots snabaste tid startade jag inte först då en av seven bilarna från A körde med oss. Om jag inte minns helt fel var de Peter Aulin. Starten var som vanligt katastrof och Rolf, som startade trea, var förbi direkt in i första kurvan. Men jag var lite snabbare så jag började leta efter ställen att köra om. Redan ett varv senare insåg jag att jag bromsade senare in i första kurvan och hade aning

högre fart genom den. Vilket leder till att jag hade högre fart ut på bakrakan. Så varvet efter bromsade jag så sent jag kunde och låg så nära Rolf genom kurvan att jag nästan puttade honom ut på rakan. Väl ute på rakan låg jag kvar bakom ända tills precis innan den snabba vänster efter rakan. Sen jag dök jag på insida. All respekt till Rolf som är en mycket "fair racer" som har full koll i backspeglarna och lämnar plats men samtidigt inte kastade sig ur vägen utan försökt komma tillbaka. Men jag hade insidan även i nästan kurva, så han fick se sig slagen denna gången. Sen kunde jag öppna en liten lucka och såg seven bil långt där borta. Ung och dum som man är så tänker man de går nog.. Lite tog jag in men efter ett par varvsjakt så höll jag på att snurra av så då gav jag upp. Efter de var de varv de söndag körning sista varven till målflaggan.

Känsla av att stå överst på pallen hade jag nästan glömt bort. Men nu när jag vet hur de känns och att de går, så kommer konkurrenterna få kämpa hårdare om dom vill vinna.

En historia från Bulltofta

Text och foto: Magnus Olsson

Resan började som vanligt med att vi var försenade när vi körde iväg med racerbil och husbil, det var jag, min sambo Åsa och Elvira fyra år som skulle till Bulltofta och tävla. Vi tröttnade och kom inte längre än till Gårdstånga där vi slog läger.

När vi vaknade körde vi direkt till tävlingsplatsen och packade ur tävlingsbilen, fick den besiktigad och körklar. Under tiden gick jag runt och kollade stämningen bland mina medtävlare som för dagen var Anders H, Anders J, Bertil T, Fredrik O, Pierre P och Olle Olsson som kör min f.d Miata.

Sedan var det äntligen dags för dagens höjdpunkt nämligen havregrynsgröten som intagits punktligt i snart femtio år.

Tävlingen började med ett Följa John varv i lågt tempo med Elvira som medpassagerare för att lära sig banan som är en relativt snabb konbana med toppfart över 100 km/tim. Förra året kom jag tvåa här i Roadsport C som min klass heter och skulle jag försöka göra om det var jag tvungen att gå ut hårt från början vilket var enkelt med två tjejer som stod och hejade på.

Efter första körningen hade jag faktiskt tagit ledningen med över en

sekund före Fredrik i sin Fiero. Jag vet ju att dom brukar komma igen på slutet men ledningen höll i sig och inte förrän allra sista körningen närmade dom sig, men denna gången var tiondelarna på min sida och jag kunde äntligen ta min första seger i klubbmästerskapet före Fredrik och Bertil T.

Lite av tjušnjungen med att köra med MSCC är ju variationen, det finns alltid någon bana som bil/förare trivs lite extra bra på, synd att inte fler har upptäckt det, Magnus Ohlsson med Miata #73.



Artikelförfattaren vilar sig inför kommande race.

Backtävling i Minnesberg

Text och foto: Mats Ohlsson



Denna säsong har det inte blivit så mycket kört med racerbilen, jag missade t.o.m SSM! Därför kollade jag in MSCC's site om det fanns något kul att köra och hittade backtävlingen. Kompisen Stefan hade anmält sig med sin 964 RS och då blev det enkelt att bestämma sig. Eftersom jag varit med i klubben ett bra tag var jag med och körde den första tävlingen där 1998 med den numera pensionerade gula 911:an så det skulle bli kul att testa igen.

Vi var ett tjugotal glada entusiaster som samlades vid foten av backen i ett strålande väder. Efter noggrant genomförd besiktning var det dags för Följa John uppför backen. Kände igen banan sen sist med skillnaden att man nu inte använde den naturliga chikanen i slutet utan endast som parkering efter målgång. Jag kommer ihåg att det var en spännande avslutning att köra där sist, men nu hade det nog blivit för hoppigt!

Det var länge sedan jag var med och körde sprintrace, klart annorlunda mot banrace där man kan värma upp både sig själv och däcken i lugn o ro. Eftersom vi skulle köra en massa åk tyckte jag därför att det var smart att ta det lite lugnt i första åket och lära sig banan. Med kalla däck blev det

rejält med hjulspinn i starten, men det var ju ändå chansen att få upp tempen i Michelin Cup-däcken! De är nog de snabbaste R-däcken på torrt underlag och man kan köra väldigt många varv innan de blir överhettade. De har dock en rejäl nackdel och det är att fästet när de är kalla är riktigt kass. Jag hann i alla fall få i trean innan första chikanen vilket innebär ca 110 km/h. Sedan följde en lång vänster med skymd sikt där jag fegade lite till att börja med, följd av en kort raka, en höger och en slutlig chikan. Första runda tog ca 28 sek och jag var en dryg sek efter den snabbaste.

Vi hann med 6-7 rundor före lunch

och trots att det var ett extremt kort race hann man få upp adrenalinhalten rejält efter ett tag. Efter lunch steg tempot ett par snäpp till, man fick åtminstone däcken halvljumma så att man vågade stå på genom långa vänstern. Det gick riktigt fort innan sista chikanen, nu åkte fyran i vilket innebär drygt 150 km/h. Nog tur att tävlingsledningen bestämde sig för att tolv omgångar räckte. Gränserna började tänjas lite väl långt och jag såg en del spännande sladdar i sista chikanen när jag väntade på att köra ner...

I Roadsports A där jag och sex till körde blev det mycket jämnt och jag blev till sist fyra med en tid på under 24 sek. Tre stycken Sevenbilar före men 16 hundradelar var allt som skiljde till vinnaren så nog var det jämnt alltid! Dagens snabbaste tid satte Patrik Rydh, en hel hundradel före tvåan Bo Johansson ☺.

Efter tävlingen kunde de boende i Minnesberg glädja sig åt gratis åkturer med alla möjliga sorts bilar, betydligt häftigare än Balder på Liseberg!



MSCC på Falkenberg

Robin Wachman



Inför årets SSM så hade vi blivit lovade en utställarplats, under STCC's besök i Falkenberg, helgen innan vårt SSM skulle starta. Vi som skulle försöka marknadsföra SSM var Johan Roxlin, Max Dymling och jag. När jag meddelade att jag och Samantha, mitt Seven bygge, kunde följa med upp så fanns all tid i världen, men på fredagskvällen innan avresan sittande och pusslande med anmälningar och bekräftelser undrade jag hur bra idé det var att åka på detta för min del. Ännu större blev övertygelsen om att det inte var ett lyckat beslut när jag gick upp med tuppen för att kunna vara på plats kl.8 när inläppet öppnade. Detta för att hinna bygga vårt "läger". Regnet vräkte ner, så fram med silvertejpen och

täta av de värsta öppningar som vid regnväder vill göra en Seven till badkar, på med dubbla regnjackor, hjälm och iväg. Jag bor ett par hundra meter från en Jet station där jag skulle tanka, innan avfärd till mötesplatsen i Ängelholm för gemensam avfärd till Falkenberg. Jag kom halvvägs till macken innan Samantha började hosta pga. soppatorsk. Efter hämtat reservdunk i garaget så blev det att försöka köra ifatt det övriga gänget. Vill bara upplysa om att möte med statsbussar är som att få en stor hinkvatten över sig när man kör Seven i ösregn. Nåja, väl på plats hade regnet upphört och jag vinkades in till vårt läger som låg utmed den väg som alla måste gå för att komma till banan. Max's putsade Alfa Bertone och Johans

laståsa till Jeep stod redan på plats så vi satte igång med att resa klubbens nyinförskaffade tält. Bättre tält har jag inte varit med om då det stod klart 10 min senare.

MSCC vimplar hissades och broschyrer riggades på bilarna och vi var redo för folkmassorna och fallet var att där kom väldigt mycket folk som hade frågor om bilarna, vår klubb och SSM. Vi träffade även Bengt Åke Bengtsson, ordförande i FMK, som är en trevlig herre som tog väl hand om oss och gav oss lite reklam när han var i speakertornet.

Så även om det började lite väl fuktigt så blev det en riktigt lyckad dag till slut och vi tackar både Falkenberg Motorklubb och STCC för att vi fick komma och visa upp oss.

Tävlingsledarens SSM 2011

Robin Wachman

Det var inte utan att jag kände en viss press inför årets SSM. Detta då där var en del saker som inte blev så lyckade ifjol. Utöver det avtackades några rutinerade herrar och damer efter välutfört arbete även de ifjol vilket gjorde att vi i tävlingsorganisationen tappade mycket rutin på en del områden vilket var svårt att bortse från.

Men även om vi fick regn under första dagen så övergick vädret under helgen till nästintill perfekt racingväder, vilket säkert bidrog till att detta blev ett av de bästa tävlingarna på länge enligt många deltagare. Där var naturligtvis fler anledningar till att årets tävlingshelg fungerade så bra i år, t.ex. klarade ”de nya” av sina uppdrag

med bravur. Jag vill även tacka för det stöd som det gamla gardet delade med sig av till arvtagarna. Det är så man får ett snart 40-årigt evenemang att leva vidare. SPVM och RHK kom med välfyllda heat, bröderna Jönsson som gjorde ett bra jobb på banan, VIP-restaurangen och vårt nya klubbält fyllt med nyinköpt regalia, en improviserad flyguppvisning och hundra andra små grejer är ju andra saker som bidrog till en lyckad helg.

Nu är ju inte detta en grammisgala, där jag som representant för SSM, skall tacka allt och alla men där är några som skall äras, SBF och dess representanter för en fin service, vilket gjorde att vi kunde få bröderna Jönsson utbildade

och licensierade i tid. Hyllinge MS som ställde upp med många av sina funktionärer och hjälpte oss så att vi kunde använda Safety Car för första gången, vad jag vet, under ett SSM. Den bidrog garanterat till att vi kunde hålla tids-schemat och till och med kunde avsluta i god tid efter söndagens huvudtävling.

Avslutningsvis så är det framför allt, alla Ni, både funktionärer, race och rallydeltagare, som kommer till SSM med en glad och trevlig inställning som gör att det går att klämma in så här mycket folk och bilar på Ring Knutstorp med ett lyckat resultat.

Tack för i år.



Delar av sportbilspareringen. Foto: Carl-Gustav Victor

Svenskt Sportvagnsmeeting 2011

Text och foto: Carl-Gustav Victor

I helgen 8-10 juli genomfördes för 38:e gången nordens största tävlingsevenemang för sportbilar i regi av MSCC (Malmö Sports Car Club) tillsammans med RHK (Racinghistoriska Klubben) och SVM (Sportvagnsmästerskapet) på Ring Knutstorp's fantastiska bana. 273 bilar varav 6 MG:s var anmälda till tävlingen, som började på fredagen med fri träning och tidstränig under blöta förhållanden, som på kvällen gick över i skönt sommarväder för resten av helgen.

Lördagen började med tidstränig på Ring Knutstorp samtidigt, som det 10 mil långa SSM rallyt startade i Eslöv med 136 anmälda sportvagnar av en

rik märkes- och modellflora med bl.a 15 MG:s. Redan under tidstränigen strömmade många åskådare bl.a danskar till Knutstorp och flertalet kom åkandes i sportbilar, som de fick parkera gratis på sportbilsparkeringen, vilken var upp-delad i fält för de olika märkena. En del märken hade satt upp märkesflaggor och några passade även på att sälja märkes accessoarer. Sportbilsparkeringen fylldes på allt efter hand, som rallydeltagarna anlände för målgång, så fram åt eftermiddagen hade det blivit en imponerande samling sportbilar.

Parkeringen var placerad på den södra delen av den s.k. "hyllan" med fin överblick över banan. Norra delen var

depå för en stor del av tävlingsbilarna eftersom depån inne på banan ej rymde den stora mängden bilar. På "hyllan" hade SBF (Svenska Bilsport-förbundet) en stor monter där man informerade om SBF:s olika aktiviteter. Även Jaguarklubben hade slagit på stort med anledning av *E-type 50th Anniversary*. E-type hedrades även med att en E-type Mk II varannan gång fick vara startbil* inför de olika heaten tillsammans med en P1800, en annan 50-åring som ej uppmärksammats lika mycket. På söndagen deltog även den skånska och mycket vackra sportbilen Leopard som startbil.

* (leder de tävlande ut från depån och runt banan till startupställning).



Lopp 11, standard & GT/GTS – 1965 över 1300cc. Bilar med "drifting", Anders Schildt i sin Austin Healey 3000 och Johan Solman i sin Jaguar E-type.



En del kan fixa sig ett glassigt funktionärsjobb, t.ex köra startbil. Gissa vem, jo Bernt Auhlin.



Lopp 5 Roadsport A och B Rolf Dawidzon i MGB GT jagas av två Corvette C5

Under hela lunchuppehållet gavs publiken möjlighet att för 200:- få åka några snabba varv runt banan i roadsport C bilar typ mer eller mindre trimmade Mazda MX5. "Lunchåkning" uppskattades mycket och det var kö både under lördagen och söndagen. Under lördagslunchen bjöds vi även på en härlig flyguppvisning av Pär Cederquist i Biltemas fina Spitfire.

Efter lunchen drog tävlingarnas första omgång igång med 10 varv per lopp/heat. Strukturen på de olika loppen/heaten finns beskrivna i artikeln om SSM i årets MG Bulletinen nr 3. I år var visserligen antalet nedbantade från 14 till 13 innebärande att Clubman och

RS kördes i samma lopp. Detta för att få lite större tidsmarginal för tävlingarnas genomförande. Under eftermiddagen körde man 11 av de 13 lopp, vilket är precis vad man hinner med fram till kl 17.00 då man ej får köra längre p.g.a. bullret. Istället blev det prisutdelning i rallyt, som i år vanns av Lars Hansson med co-drivern Monica. i en Jaguar XK. På andra plats kom Eva och Lennart Henjer i en MGB och på tredje Alf och Birgitta Rosvall i en BMW Z3.

På söndag morgon fortsatte man med lopp 12 och 13 innan andra omgången påbörjades med 12 varv per lopp. Det blev många spännande och "tigha" lopp, inte bara i täten utan

även inne i loppet pågick det interna "stridigheter". Loppet förlöpte utan några större incidenter, förutom några snurrningar och avåkningar, några med något demolerade bilar, men det hör ju racingen till. För att skapa extra intresse för SSM hade ishockeybröderna Kenny och Jörgen Jönsson inbjudits att köra Mazda MX5 i Roadsport C. De hade väl aldrig kört Mazda MX5 eller på bana tidigare, så de behöver nog träna en del innan det blir topplaceringar. För ett sådant här evenemang krävs det en mängd funktionärer för diverse olika uppgifter, men utan tvekan det mest glassiga funktionärsjobbet hade nog MGCC:s Bernt Auhlin fixat genom



Eftersnack i "Förkrigsdepån". Närmast Roy Palms MG K1 Singelseat 1934, som körs av sonen Jörgen Palm. Bilen en Replica av Reg Parnells bil. Bakom Magnus Neergards Riley 9 Brookland 1931.

att få köra en av startbilarna, den från Autoseum utlånade E-typ Mk II.

För den som vill fördjupa sig i resultatlistor kan gå in på www.mscc.se och klicka på "Svenskt Sportvagnsmeeting". Brukar också finnas ett rikt bildarkiv att tillgå.

Fenomenet Erik Berger

I lopp 2, Standard och GT/GTS 1972-1985 deltog som vanligt den vänlige och sympatiska racinglegenden Erik Berger från Bengtsfors MC med sin Ford Escort från 1972. Erik är trots sin ålder (fyllde 86 år veckan efter SSM) still going strong med en enorm erfarenhet och får i princip alltid bra placeringar i sina heat. Kom 5:a i lördagens tävling av 12 startande. På söndagen blev det bara en 9:e placering efter det han trängts av banan av en vinglande medtävlare. Familjeäran försvarades dock med bravur av sonen Anders som blev 1:a i båda loppen med en likadan bil som Eriks.

Erik började tävla 1947 och har sedan dess kört över 800 tävlingar, som resulterat i stort antal mästerskapssegrar plus 400-500 pokaler och plaketter. Erik om någon visar att man aldrig blir för gammal för att köra racing.

Nästa SSM

2012 körs det 39:e SSM:et och som alltid i början av juli då de flesta har påbörjat sin semester. Ni som inte besökte årets SSM kanske ska fundera över ett besök nästa år.



Gentlemannen och racerlegenden Erik Berger vid sin Ford Escort 1972. Tävlats sedan 1947, kört mer än 800 tävlingar, flertalet mästerskaps titlar, ca 500 pokaler och plaketter. Fyllde 86 efter SSM!. På huven en låda godis, vilket hör till bilden av Erik, som ofta går runt i depån och bjuder generöst.



En sällsynt Leopard som öppnat gapet. En av 3 startbilar under söndagen.



Björn Ohlsson i Lotus Elise S 190 1998 i Modsport A (3.50 – 5.19 kg/hk) drar i från Rolf Dawidzon i MGB GT 1967 i Modsport B (5.20 – 6.99 kg/hk).



Per-Olof Håkansson i Bugatti typ 51 1935 jagas av Chappie Bird i MG K3 1934.

Techno Classica Essen

Text och foto: Uno Johansson

En lång vinter gör att längtan efter att få se lite bilar växer sig allt starkare. Jovisst, man kan ju gå ut och titta på det man själv har, men vi längtar väl alla efter något nytt. På sina egna bilar kan man ju varena skruv, så lite annat är alltid trevligt.

Vad kan man då göra. För oss här nere i Skåne är det ju inte långt till Tyskland och där finns världens troligen största utställning av klassiska bilar, Techno Classica. Det är andra gången jag var där och som de senaste årens Tysklandsbesök kombineras resan med inköp till mitt projekt, historisk racing med NSU TTS.

Jag och tre andra biltokar tog några dagar ledigt, avresa onsdag kväll, diverse bildelsshopping under torsdagen och hemfärd söndag morgon. Det betyder att vi hade två hela dagar på oss att granska utställda bilar, tillsalubilar, böcker, broschyrer, bildelar, tillbehör och olika hantverkare. Granska är för mycket sagt, för hur gör man för att hinna med ca 2500 bilar och allt övrigt under två dagar?

Om jag i Båstad skulle få syn på bara 50 av dessa skulle de ta några timmar. Låt se, 2500 bilar på 18 timmar. Det blir



2,3 bilar i minuten. Utan paus. Nej, det går ju inte. Ingen ide att försöka. Man orkar inte ta in så mycket i heller.

Vi brukar lite snabbt gå igenom det mesta på en och en halv dag. Sedan delar vi på oss och var och en fördjupar sig efter eget intresse. Fredag är bättre än lördag eller söndag, ej så många besökare, går skapligt att fota.

Bilarna utgjorde en bra blandning från första Benzen 1885 till Bugatti

Veyron 2011. Nya bilar är dock undantag. Tyngdpunkten är historiska bilar från 30-talet till 70-tal. Allt från toppreningar till bruksskick, men det senare är inte så vanligt, det mesta glänser. Det fanns tämligen gott om sportbilar, GT-bilar och lite tävlingsbilar. Jag kan tycka att det är lite väl exklusivt och priserna på tillsalubilarna är höga, mycket höga. Man kan se lite vilka bilar som raskt blivit dyrare. Aston-Martin, Jaguar



120/140/150 och gamla Porsche 911:or till salu fanns det ganska gott om.

Utställningen domineras i antal av Mercedes-Benz, som hade en stor påkostad avdelning för sig själv, och Porsche, de är ju tyska. Men jag som gillar italienska bilar hittade en hel del, mest Alfa-Romeo, Maserati, Ferrari, men också ovanliga Fiat-grundade byggen som Cisitalia, Stanguellini, Nardi-Abarth 750 Vignale- och Zagatobyggen. Bilar jag aldrig sett, ens i böcker. Engelska bilar kan jag lite bättre, var väl inget okänt.

Den vackraste bilen tycker jag var en Talbot-Lago, värd sådär 35 miljoner. Intressantast tycker jag var Pegaso Z102 från 1955, en spansk, mycket avancerad bil, bara 15 miljoner. Ägaren visade gärna upp den och berättade om den. Jag gillade också den lilla Vignale-specialaren, inte ens den överkomliga i pris.

Naturligtvis kollade jag NSU TTS:erna både under och över. Jag har kanske löst ett par små problem på mitt bygge. Men boxarna till tändsystemet som skall vara bra kostar ca 7000 st, jag behöver två!! Det blir nog vanliga spolar.

Och inte har man heller lyckats få tillverkat luftfilter till min Jaguar XJ12 serie 1.

Det finns något för alla att leta efter, att titta på och det mesta är inte inhägnat med kedjor och staket.

Skall jag vara riktigt ärlig är det dock roligare med ett levande bilmuseum, Nürburgring Historisk. Men båda är värda ett eller ett par besök och så här i mars-april är racingen inte igång.



Styrelsen överväger att starta ett projekt.

Projektets mål är att bygga eller renovera en racerbil under utbildningsliknande former. Klubbens racerbil skall när den är färdig användas i utbildnings- och marknadsföringssyfte. Bilen skall vara klar till säsongen 2012.

Projekt

Klubben har för avsikt att införskaffa en Mazda MX-5, MGF eller annat lämpligt fordon. Bilen kan vara standard eller racemodifierad. Bilen skall därefter antingen byggas om eller om den redan är racemodifierad, renoveras till att passa reglementet för Roadsport C. De komponenter som kommer att användas i ombyggnationen skall i möjligaste mån införskaffas genom sponsring. Arbetet kommer att ledas av en projektledare som har erforderlig kunskap och helst kan upplåta egen garageplats för att genomföra arbetet. Arbetet kommer att dokumenteras som en artikelserie i MSCC:s tidning "Bulletinen". Arbetet kommer att utföras av mer eller mindre erfarna medlemmar i MSCC som drivs av ett brinnande intresse och kunskapsörst.

Projektledare

Vi söker en projektledare som tillsammans med styrelsen kan ta ansvar för ovanstående projekt. Vederbörande bör ha erfarenhet av att bygga och modifiera racingbilar samt ska helst ha kört lite racing. Önskvärt är att projektledaren kan hysa bilen under projekttiden. Ramarna för projektet är inte fastlagda utan den som får uppdraget kommer att ha stor möjlighet att påverka det slutliga utformandet av projektet. Projektet står och faller med att vi hittar lämplig projektledare. Känner du att det här kan vara någonting för dig skicka ett mail till peter@mscc.se med en kortfattad presentation om varför du är lämplig att leda projektet. Om du känner att någon annan är som klippt och skuren för uppdraget får du gärna skicka ett tips.

Kommande aktiviteter

September

18 KM final på Ring Knutstorp (heldag)

Oktober

1 Förarutveckling med FH racing på Ljungbyhed (MSCC medlemmar har förtur)

Flera aktiviteter är i planeringsstadiet och datum är inte klart vid Bulletinens tryckning. Det är alltså extra viktigt att ni håller er uppdaterad på kommande aktiviteter genom att besöka mscc.se

Följande nya medlemmar hälsas välkomna

STEFAN AXELSSON

Grindögatan 126
257 32 RYDEBÄCK
Triumph Spitfire 1500, 1980

HÅKAN BERCIC

Engelbrekts gatan 48 A
231 45 TRELLEBORG
Mazda Miata

LARS BERGENHEM

Kyrkbacken 1
260 40 VIKEN
Porsche 968 CS, 1993

LARS TERSMEDEN

Lilla Beddinge Kvarnvik
231 98 KLAGSTORP
Alfa Romeo GT 1300 Junior, 1972

Får du ingen klubbinformation via e-post?

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



Kontaktuppgifter

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

Öppettider i butik

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

Butiksadress Källbäcksvägen 1, 507 42 BORÅS



KURSVERKSAMHET
 FÖR INFO - SE VÅR HEMSIDA



Metallsvarv

Art.nr 85414

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

38.970,-
 exkl. moms 31.176,-



KAMPANJ!

KÖP
 68266+68267
 TILL PRISET:
16.500,-

9.375,-
 exkl. moms 7.500,-

8.900,-
 exkl. moms 7.120,-

Däckmaskin semi-automatic

Art.nr 68266

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

Däckbalanseringsmaskin

Art.nr 68267

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

Polermaskin

Art.nr 81764

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

1.775,-
 exkl. moms 1.420,-

Hjuldolly

Art.nr 50845

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

449,-
 exkl. moms 359,-

Kompressor 3 hk, 50 l

Art.nr 69453

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

2.495,-
 exkl. moms 1.996,-

Borr & fräs BF42P

Art.nr 85416

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

19.890,-
 exkl. moms 15.912,-

Borr & fräs BF41P

Art.nr 85417

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

21.060,-
 exkl. moms 16.848,-

Polermaskin 150 mm

Art.nr 77877

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

698,-
 exkl. moms 558,-

Värmekanoner, diesel

Art.nr 80192-80194

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

3.821,-
 exkl. moms 3.056,-

4.820,-
 exkl. moms 3.856,-

5.960,-
 exkl. moms 4.768,-



Webbshop verktygsboden.se



Ordertelefon 033-20 26 50



E-post info@verktygsboden.se