

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 4
2009



Foto: Thomas Pihl

Klubbmästerskap del 4 & 5

Resan till Stadtparkrennen i Hamburg

Höstrally i höstrusk

Austin-Healey Racing Sweden på -

UK Racing tour

Historien om MGB Twin Cam -

eller drömbilen som blev verklighet



**Inbetalningskort för
medlemsavgiften bifogas**

Ordförandes spalt



När novembermörkret nu har sänkt sig över oss känns det som om säsongen är slut. Men inget ont som inte har något gott med sig säger ordspråket. Nu kan vi med gott samvete stanna inne, vårda våra bilar och planera nästa säsong.

Datum för klubbens två viktigaste aktiviteter, årsmötet och SSM är redan fastlagda. Årsmötet är förlagt till Sten Stensson Sten i Eslöv och går av stapeln den 6 februari. På min fråga om det

var gångavstånd till stationen fick jag svaret att det är krypavstånd. Det kan ju vara bra även om jag inte tror att någon har direkt behov av det. Kallelse till detta viktiga och förhoppningsvis trevliga möte medföljer detta nummer av Bulletinen.

SSM ligger som vanligt första weekenden i juli vilket 2010 är fredagen den 2:e – söndagen den 4:e. Planeringsarbete är i full gång och många nya idéer har redan fått konkreta former.

Till min stora glädje har alla medlemmarna i styrelsen förklarat sig villiga att sitta kvar ett år till. Om vi vid kommande årsmöte dessutom kan få in ett par nya styrelsemedlemmar kan det bli ett ännu starkare team som kan vidareutveckla SSM.

Vi planerar att under vintern ha minst ett par garageträffar/ företagsbesök. Tider och platser är ännu inte bestämda men så fort vi vet

hamnar det på hemsidan. Dessutom kommer vi att skicka mail när det är aktuellt. Utskick via Kungliga Postverket försöker vi av kostnadsskäl begränsa till de fyra gånger per år vi skickar Bulletinen.

Under rubriken "Var det bättre förr?" får vi denna gång läsa hur Lennart Almström bytte motor i sin MGB och krossade allt motstånd. Till alla er som inte hört av sig sedan jag skickade en önskan om ett bidrag sänder jag här en påminnelse. Vänligen skicka ett bidrag så att vi kan glädja både gamla och nya medlemmar med trevliga historier.

Det känns lite fel att redan nu önska God Jul och Gott Nytt år men tiden går fort och det kommer inte fler Bulletiner före årsskiftet varför jag ändå gör det.

God Jul och Gott Nytt Sportvagnsår hela 2010 till er alla från

MSCC:s styrelsemedlemmar & övrig kontakt

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

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

Sekreterare

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

Rally- & Reseansvarig

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

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 Ödåkra
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

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

KM 4 på Sturup

Tord Andersson



Foto: Erik Bernsland

Jag fick ett mail från P-O Håkansson som tyckte jag skulle skriva några rader om mina upplevelser på Sturups KM 4 där jag fick starta i Roadsport C med min Modsport 3 bil. Detta var ett helt riktigt beslut eftersom det var enda RS bil som var anmäld. Det jag minns av själva tävlingen nu några månader efteråt är att jag var mycket rattrostig efter fyra års uppehåll. Så varviderna blev ganska blygsamma. Jag hoppas att jag inte hindrade dom snabba roadsportbilarna alltför mycket. Tävlingen

var som vanligt välorganiserad och det var roligt att börja åka igen.

P-O tyckte också jag kunde skriva lite om bilen FIDGET MK2 som i grunden är en MG Midget. Den har tävlat i modsport tidigare rattad av Elmon Larsson. Jag köpte den av honom för fyra år sedan utan motor och växellåda. Meningen var att vi, min sväger Sune Malmros och jag skulle lägga i en motor och låda och börja köra direkt, men så blev det nu inte. Vi byggde om bilen så gott som helt. Vi var överens från början

att motorn skulle vara en Fiat 1600 TC och lådan från Ford Sierra. Bakaxeln satt på från början och har Ford diff och Quaife drivaxlar. Skivbromsar runt om. Jag skulle kunna skriva mycket mer om bilen men det skall ju bli plats med mer i Bulletinen.

Nu i vinter skall det filas på väghållningen, jag har fått en del goda råd av Stefan Mumm så bilen skall bli mera körbar.

Prova på racing på Knutstorp

Max Dawidzon

Den fjärde oktober var det dags för testa på bankörning på Knutstorp. Detta innebär att MSCC medlemmar kan testa på att köra 2x15 minuter på banan mot en avgift men utan att behöva ta racinglicens. Detta var första gången som jag själv skulle köra på Knutstorp och pappa Rolf hade erbjudit mig att göra det i hans MGB GTS -67.

Dagen inleddes med en genomgång av regler samt en bängenomgång och varningar för de lurigaste partierna på banan. Någon timme därefter satt vi i bilarna och väntade på att få bli ivägskickade på banan. Signalen om att vi skulle starta motorerna kom och en nervös känsla kom. Jag satt trots allt i min pappas ögonsten som tog över 5 år att bygga/renovera innan den ens var körduelig. Min pappa visade inga större nervositetstecken innan racet trots att jag starkt misstänker att det nog inte var helt problemfritt att lämna över bilen till sin 19-åriga son som bara haft körkort i något år. Och till råga på allt så försökte jag skrämma upp honom lite genom att antyda att han alltid kör för sakta.

Bilarna startade och körde ut på banan som var hal efter en regnskur. Jag hade trots mina pikar till pappa bestämt mig för att ta det lugnt det första heatet för att kanske köra på mer i det andra. Det lyckades sådär. Adrenalinet tog över och redan efter det andra varvet fick jag ett kast precis innan rakan precis på det stället som vi blivit varnade för och där en förare nästan totalförstörde sin bil förra året. Jag blev riktigt rädd men kunde inte låta bli att titta upp emot läktaren på raksträckan där jag visste att pappa stod för att försöka se hans min. Det gjorde jag tyvärr inte men skulle betala mycket för att få se den.

sid. 4



Foto: Erik Bernsland

Efter detta tog jag det dock lugnare igen och försökte hitta de linjer som vi gått igenom innan racet. Men trots att jag drog ner på tempot så fick jag i stort sett alltid sladd ut ur kurvorna med den bakhjulsdrivna MG:n på den hala banan.

I det andra heatet kände jag att trots mitt kast innan raksträckan så började jag få koll på banan och bilen. Även om jag inte drog upp på tempot speciellt mycket så bromsade jag för sent i den andra kurvan efter hårnålen precis innan nerförsbacken. Bilens bakvagn krängde till och utan någon större förvarning hade jag snurrat trekvarts varv och stod mitt i banan med förardörren mot kurvan jag sladdat i och med kännedom om att kurvan har begränsad sikt och med en Seven bil efter mig började hjärtat slå. MG:ns motor hade stannat och är inte alltid helt lätt att starta. Jag tror att känslan kan jämföras med en biltjuv som fått motorstopp

med polismannen knackandes på rutan samtidigt som man försöker starta bilen. Efter andra försöket startade MG:n och jag kunde komma iväg utan att bli påkörd.

Som tur var såg tydligen aldrig pappa detta vilket nog kan vara en fördel om man vill testa på racing några fler gånger vilket jag verkligen vill göra.

Känslan är väldigt svår att beskriva men jag kan definitivt tipsa alla som har chansen att testa på att köra bil på bana att göra det. Det är definitivt något jag kommer att försöka göra igen.

Sammanfattning av Klubbmästerskapet 2009

P-O Håkansson

2009 års säsong flög förbi och plötsligt är det november igen. Vi i KM-kommittén hoppas att de tävlande uppskattade årets mästerskapsserie och att vi lyckades i vår målsättning att ordna säkra, roliga och varierande tävlingar med en någorlunda vettig prislapp.

KM-kommittén

KM-kommittén som bildades inför 2008 fortsatte sitt arbete även 2009. I kommittén ingår i olika funktioner Bengt Metz (funktionärsrådgivande), Anders Andréasson (regler), Henric Månsson (MSCC släpet m.m.), Michael Persson (MSCC släpet, besiktning m.m.), Edvin Persson (resultat och hemsida), Fredrik Olsson (Minnesberg m.m.), Niklas Olsson (anmälan, funktionärsmat, alltiallo på tävlingsdagen), Mats Ek (anmälan och ekonomi), Jan Nordgren (regler), Magnus Neergaard (drivande kraft bakom att Minnesberg kunde återuppstå - stort tack!), Allan Göransson (Minnesberg) & P-O Håkansson.

Själv så vill jag passa på att säga att 2010 får bli mitt sista år som KM-ansvarig eftersom min fru och jag väntar vårt andra barn runt KM2 (maj alltså...) nästa år. Finns det kanske redan någon nu som kan tänka sig att ta över stafettpippen? I KM-kommittén får du chansen att göra många klubbmedlemmar glada tillsammans med goda kompisar som du kan lita på alltid gör sitt jobb!

Stort tack till alla funktionärer

Precis som vanligt så hade vi inte kunnat genomföra våra tävlingar utan hjälp av alla de medlemmar och andra intresserade som ställer upp. Det är alltid ett stort jobb att få fram tillräckligt med funktionärer för att bemanna alla sysslor. Därför är det roligt att se att KM-förare som inte själva kan köra ändå

kommer till tävlingarna och hjälper till. Återigen vill vi påminna de deltagande om att verkligen själva försöka fixa fram funktionärer bland anhöriga och bekanta och att som sagt ställa upp och jobba själv när bilen inte är i form för att tävla.

En smygtitt på 2010

KM-kommittén håller på att förbereda inför 2010. En mycket glädjande nyhet är att vi har fått tillbaka Vårracet på Ring Knutstorp. Vi har fått (preliminära) datum från banbolaget och Vårracet blir en halvdag 17:e april och Höstracet en heldag 12:e september. Vi siktar på fem deltävlingar totalt och de övriga lär bli en mix av Sturup, Minnesberg,

Bulltofta och möjligtvis ett försök att köra konbana på Bivaröd i Hässleholms-trakten.

Prova på bana 2010

Vid KM5 på Knutstorp körde vi Prova på bana och det tycker jag att vi skall försöka upprepa 2010. Det är ett bra sätt att locka ny kompisar till KM-gemenskapen och även en chans att rasta bilen för de som inte är beredda att steget fullt ut och börja installera huvudströmbrytare och båge i bilen.

*Vi ses på banan,
P-O Håkansson, KM-ansvarig
plus2@passagen.se*

Resultat Klubbmästerskapet 2009

Plc	Förare	Märke	Poäng
Roadsport A			
1	Janne Persson	Esther	72
2	Pontus Borg	Lotus Exige	52
3	Tomas Palmlöf	Esther	42
Roadsport B			
1	Thomas Ahrens	Lotus Super 7	72
2	Rolf Dawidzon	MGB GTS	57
3	Oscar Nilsson	Porsche 944	42
Roadsport C			
1	Fredrik Olsson	Pontiac Fiero	56
2	Edvin Persson	Porsche 944	53
3	Peter Öfverman	Mazda MX-5	40
Historic			
1	Per Broberg	Lotus Elan	74
2	Anders Arildsson	Austin-Healey Sprite Mk2	34
3	Lennart Almström	Lotus Elite	32
RS			
1	Jan Strand	Mallock U2 Mk20b	30
2	Tord Andersson	MG	23
3	Joakim Bergman	Tiga	15

Resan till Stadtparkrennen i Hamburg

Björn Hedlund

Trots upprop i alla möjliga former kring denna resa fick vi ganska få medlemmar att nappa. Efter en del avhopp i sista stund blev det 12 personer kvar. Det var familjerna Göransson, Wallin, Webing, Bierring och Hedlund. Dessutom var den alltid glade Janne Persson med tillsammans med en kompis som var minst lika trevlig men då inte var medlem hos oss. Det är han nu! Per Carlsson bor på Lidingö och har sommarstuga i Ljunghusen. Där finns hans Super Seven som han skall jaga kompisen Janne med i Roadsport A. Pers medlemskap är en av vinsterna med resan.

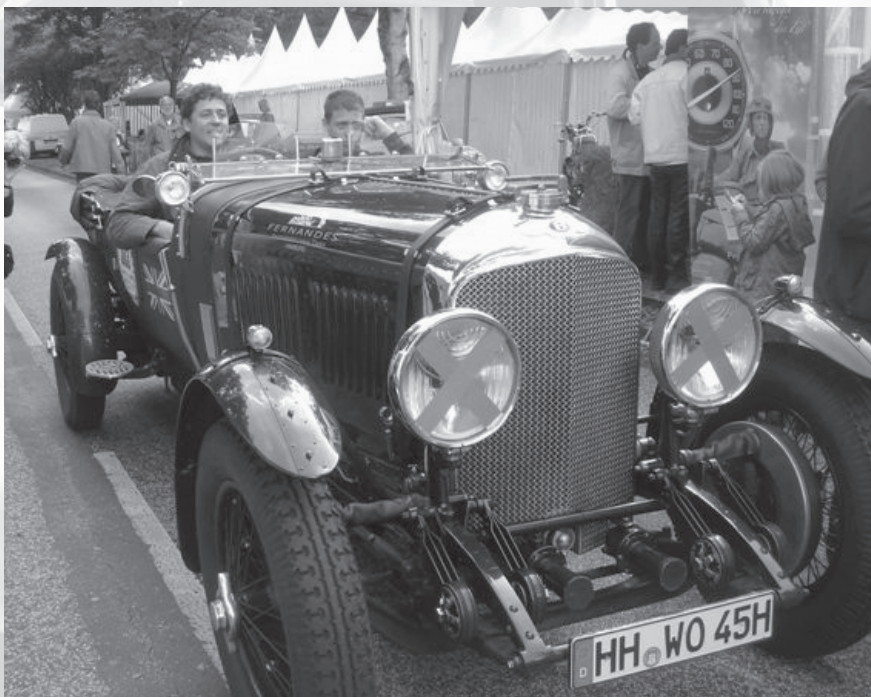
Över till själva resan. Vi åkte med en bussresa som CAB-resor arrangerat. Marks Limousine som alltid står för bussen hade för dagen plockat fram en alldeles ny och bekväm buss med gott om plats även för oss fullvuxna. Ombord i bussen fanns ett stort glatt gäng från Jaguarklubben som mycket



aktivt bidrog till den höga stämningen. Färden gick via Rödbby – Puttgarden. Väl i Tyskland stannade vi vid en butik med varor som intresserade alla och kom väl till pass under den fortsatta

resan. Hotellet var mycket bra och låg mitt i centrum, alldeles bredvid centralstationen. Hamburg är en världsstad som kan bjuda på det mesta. Men det som Hamburg är mest känt för bland oss svenskarna hoppade vi över. Så Reeperbahn och allt vad där finns fick klara sig utan bidrag från oss.

På lördagsmorgonen tog bussen oss ut till Der Stadtpark där tävlingarna skulle gå av stapeln. När vi kom in i depåområdet liknade fortsatt allting det man kan se på Copenhagen Historic Grand Prix. Där fanns mängder av fina bilar, varav en del riktigt gamla racerbilar. Det fanns också en mängd serveringar som serverade tyska specialiteter. Öl och korv hade en strykande åtgång. Trots att jag är en nästan fanatisk anglofil måste jag erkänna att på detta område slår tyskarna engelsmännen. Humöret var på topp och man kunde se många glada leenden hos oss MSSC:are medan vi gick och väntade på starten.



sid. 6

När bilarna utan någon gemensam start släpptes ut på banan trodde vi att det var några uppvärmningsvarv de körde. Det var det inte –det var tävlingen! Tur var väl det för det där med säkerhet brydde man sig inte så mycket om. Man satt två personer i öppna sportbilar. Klädsel var kortärmade tröjor och riktigt gamla hjälmar på huvudet. Klassindelningen var också mycket konstig, man blandade friskt utan hänsyn till bilarnas prestanda. Det värsta exemplet jag såg

var en klass där en Volkswagen typ 1 cabriolet med två vuxna i framsätet och ett barn i baksätet körde nedcabbat tillsammans med en racepreparerad BMW som körde fullt. Jaguarfolket som varit där tidigare berättade att förra året var polisen på plats och kollade att man höll hastighetsbegränsningarna, kanske inte helt obefogat. Säkerheten och avspärrningarna var under all kritik. Sammantaget var det ointressant att titta på "tävlingen" samtidigt som det var lite obehagligt med den dåliga

säkerheten. Vi i MSCC är vana vid betydligt mycket bättre arrangemang. Vetskapen om att detta formellt är en regularitetstävling bättrade inte på intrycket.

De allra flesta av oss tyckte trots allt att resan som helhet var riktigt lyckad. Det var väl den trevliga samvaron som räddade humöret. Tack för det alla medresenärer säger författaren till dessa enkla rader.

Höstrally i höstrusk

Lars Wallin

Söndagen den 4 oktober kördes årets höstrally. Kvällen före var det ett riktigt busväder. Det regnade horisontellt och när vi placerade ut kontrollerna så var vi tveksamma om de skulle stå kvar till dagen efter. Vädret var inte mycket bättre rallydagen. De som var tveksamma till att starta fick beskedet att gärna använda vardagsbilen istället. Att köra nedcabbad sportbil var det inte till att tänka på. 21 tappra kom till start.

Starten gick från Skärålid där vi fikade först. Då rallyt var ett regularitetsrally fick deltagarna rita in sin egen väg i Roadbooken efter regeln att man alltid ska köra närmsta vägen mellan de punkter/pilar som är markerade på kartan.

Första provet var att köra upp och ner till Kopparhatten (5,5 km) och hela tiden hålla en hastighet på 45 km/t. Vi mätte på 2 ställen på sträckan. Alla körde för långsamt. Bäst var Gunnar och Ingemar Erlandsson som bara låg 3 sekunder fel.

Efter Skärålid körde man vidare enligt vad man själv ritat i roadbooken. Längst rätta vägen fanns 24 bokstäver som man noterade i sitt startkort. Färden gick via Ask kyrka och Ottarps kyrka där vi hade bemannade kontroller. Här testade vi kunskaper om vägmärken, karttecken och regler för regularitetsrally.

Efter några timmars körning ute i höstrusket var det så dags att köra i mål på Ring Knutstorp. Där fick de som ville även köra på banan. En upplevelse för många då banan var väldigt våt.

Segrare i höstrallyt blev Claes Ekelund och Stig Rosenkvist i sin Corvette. Dom hittade alla bokstäverna samt svarade rätt på alla frågor utom en. På god andraplats kom Gunnar och Ingemar Erlandsson i sin Lotus Elise. Även de hittade alla bokstäverna men lyckades inte lika bra på frågorna. På 3:e plats kom Evert Wilkens och Henrik Åkesson i sin BMW Z3 som missade en bokstavskontroll.

Planeringen för nästa års rally



är i full gång. Vårrallyt blir troligen söndagen den 25 april och kommer att kombineras med ett besök på bilmuseet i Simrishamn. Lördagen den 3 juli är det SSM rallyt och preliminärt har vi höstrally den 19 september.

*Med många rallyhälsningar
Lars Wallin*

Austin-Healey Racing Sweden på - UK Racing tour

Anders Schildt

Jag har tävlat med min Austin-Healey 3000 i fyra år här hemma i Sverige och det har varit fantastiskt kul och även resultaten har blivit över förväntan. Önskan om att få köra utomlands och mäta sig mot de snabbaste Austin-Healey som finns har alltid varit målet och tidigt i våras fanns tävlingarna, tiden och pengarna på plats. I somras åkte vi med båda våra bilar till England för att möta det tuffaste motståndet!

När jag tävlade med min Caterham Superlight för ett par år sedan och samtidigt hade modifierat Healeyn för lite lätt bankörning så förstod jag att min förhoppningar på Healey varit underskattade. Det fanns inget att göra mer än att sälja Caterhamen och preparera Healeyn till full-race specifikation. På hemsidan www.healey.se finns bland annat bilder från när vi byggde upp bilen på nytt med en helt ny ram från AH Spares Ltd som grund. Bilen har fungerat väldigt bra och har visat sig vara riktigt snabb något som nog förvånat många.

Med hjälp av sponsring från AH Performance Spares Ltd (dotterbolag till AH Spares Ltd) så öppnades möjligheten att åka över till England för att delta i tre race med enbart Austin-Healeys. Det första racet på Silverstone var helgen efter Sportvagnsmeeting, så med lösta elfel och Alf Näslunds vandringskanna på motorhuvuven gav vi oss iväg till England via färjan från Esbjerg till Hawrich. Hela familjen med fru, barn, Els-Mari och Kåge, två tävlingsbilar och ett stadigt reservdelslager i en konvoj. Totalt var vi 4 ekipage från Sverige som hade förhoppningar om att visa engelsmännen att även svenskar kan preparera sid. 8



Laddar hårt med trasig växellåda på Snetterton

och köra Healey. Vi hade även lockat med Healey-experten Bengt Larsson för eventuell hjälp.

Silverstone är en anläggning så stor och påkostad att man får fjärilar i magen redan vid infarten. 35 Big Healeys var anmälda till "John Gott memorial trophy race", det största startfältet med Big-Healeys någonsin!

Första träningen gick ganska bra men fokus låg mest på att lära sig banan och finna bra spårval. Det som slog en direkt är hur fort det gick på banan. Övriga tävlande var riktigt snabba och på tre ställen av banan behövde överväxeln användas och det har bara hänt en gång i Sverige- på Anderstorp!

Till tidsträningen var jag lite varmare i kläderna och kunde koncentrera mig på att finslipa spårval och bromspunkterna. En 3:e plats på gridden kändes perfekt inför racet! En grundlig pre-race check och sen var det bara på med overallen och tanka i sig vatten

och sportdryck för att orka med en hel timmes körning.

Starten gick bra och jag låg fyra till första böjen och lyckades hänga på ledarna. Efter 1.5 varv bromsade jag mig förbi ledaren i de kurvigare partierna. Bara att ösa på tänkte jag vilket jag gjorde fram till det obligatoriska depåstoppet efter 25min. Jeremy Welch skuggade mig hela tiden och vi kämpade om första platsen hela racet och bytte tätpositionen ett flertal gånger till den stora publikens glädje och nervositet! Vi hade en riktigt bra fight och stundom gick det ganska vilt och brett till! Jeremy Welch lyckades ta flaggan 2.6 sekunder före mig efter att min bil börjat misstända lite i slutet. Absolut ingen besvikelse utan ett fantastiskt resultat som faktiskt var mer än vi vågat hoppas på!

Andra tävlingen som gick på Snetterton 18-19 juli var en deltävling i "UK Healey championship" där vi blivit

inbjudna att delta. Detta mästerskap körs med både Healey 100, 3000 och Sprite MK1 och Mk2, dessutom är moderna R-däck av märket Kuhmo tillåtna. Snetterton är Englands näst snabbaste bana där vi hade en snitthastighet på nästan 140km/h och en rakstränga lång nog att landa stora flygplan på.

Dessvärre visade sig den engelska sommaren från sin minst charmiga sida med regnstormar och en temperatur på 13 grader. Ganska likt Sverige alltså och kanske inte så illa ändå! Omständigheterna passade mig bra bortsett från att jag inte kunde banan eller visste hur däckens betedde sig. Tidsträningen var ytterligare en lite chock i hastighet. Rakan är väldigt lång och motorn varvade nästan ur på fyran med överväxeln i - drygt 230km/h. Utöver rakan finns det en chickan men resten av svängarna är fullt antingen på trean eller fyran. Pole position med 2 sekunders marginal kan jag bara tacka våra regniga somrar här hemma för!

Starten i racet blev riktigt bra och greppet i R-däcken fantastiskt nu när banan var torr. Ganska snabbt hade jag en liten lucka till Hugo Holland-Bosworth och övriga fältet. Lite besviken var jag dock när överväxeln la av efter 10 varv men i stundens hetta skyllde jag det på elfel och fortsatte köra - eller rättare sagt - fortsätta köra utan oljeplugg vilket resulterade i att allt i växellådan överhettade och skar. Dyr och lite extra mekande men jag var ju snabbast ett tag i alla fall. Man kan väl inte bryta pga elfel !?

Med ett litet semesteruppehåll återvände vi till England för att köra ytterligare två tävlingar på Brands Hatch 22-23 augusti. Denna helg skulle det göras upp om 4:e och 5:e deltävling i "UK Healey Championship" och nu



Lycklig vinnare på Brands Hatch.

hade högsommaren återvänt. Engelmännerna säger att Brands Hatch är en liten knixig bana men jag tror inte dom varit på Sturup eller Knutstorp än för här gick det väldigt fort ändå. Banan är dock väldigt teknisk och många kurvor går över krön och saknar dosering. Pad-dock Bend är den berömda kurvan efter rakan och här gäller det att hitta rätt bromspunkt och rätt tangeringspunkt av apex annars är man illa ute. Det fick jag erfara i Race 1 där jag startade som 3:a. I jakten på ledarna lyckades jag så klart överhätta däckerna och missa Pad-dock Bend. Ut i grusen och ner ett par placeringar innan flaggan föll och jag var på 4:e plats.

Vi gjorde en grundlig rengöring och inspektion av bilen och funderade sedan ut en ny strategi för Race 2 där jag fick starta som 5:a - inte helt lyckat. Planen var att köra på hårt de första varven för att få kontakt med ledarna och därefter bevaka platsen utan att pusha för hårt. Taktiken gav utfall och när tätduon började stressa varandra och köra slut på däckerna så kunde jag

slinka förbi. Hårt uppvakad av David Grace passerade jag flaggan med 0.056 sekunder marginal.

Äntligen! På sista försöket tog vi en seger och därmed blev jag den första icke engelska förare att någonsin vinna ett Healey-race i England.

För att summera det hela kan jag konstatera att farten på dom engelska bilarna är högre än här hemma och racingen tuff men utan plåtkontakt. Det har varit en stor utmaning och nervositet inför tävlingarna. Att komma från Sverige med en Healey byggd på fritiden och som det finns mycket kvar att göra på och ändå vara med i toppen känns fantastiskt!

För dom övriga svenska ekipagen gick det fint. I alla racen kom samtliga i mål och dessutom på bättre platser än man startat på vilket tyder på välbyggda bilar och kloka förare.

Jag hoppas att vi till nästa säsong får möjligheten att fortsätta tävla utomlands för det har definitivt givit mersmak. Jakten på sponsorer är i full gång!

Historien om MGB Twin Cam - eller drömbilen som blev verklighet

Lennart Almström



Foto: Christian Almström

Många av oss har väl ibland tanken att det finns vissa drömbilar som man skulle skaffa om man fick möjligheten. Jag hade i tidernas begynnelse en MG TC -47 som jag anser vara en sådan höjdpunkt som bil. Med den hade jag mycket nöje i MGCC när jag väl renoverat motorn. På min lista fanns också tidigt Lotus Elite, men den kostade då mer än dubbelt så mycket som en MGA - så det blev en MGA efter TC-n. Eliten kom ju som en senare historia. 1960 var verksamheten i MGCC faktiskt ungefär som idag men bilbeståndet var givetvis något annorlunda. Vanligaste bil var

MGA och MG TD, några få A-H 3000 och Sprite.

Tävlingsverksamheten var också ungefär som idag med en sportvagnserie som kördes ihop med de andra klubbarna och med en klassindelning som hade även en fjärde grupp; D. Jag körde min MGA 1500 -59 i grupp C med skapligt resultat, 2:a och 3:a på Karlskoga bland annat. Körde också på Roskilde Ring, Rölforsbacken vid Arboga och givetvis alla klubbävlingar.

På den tiden jobbade jag som s.k. serviceingenjör på Förenade Bil som hade BMC-agenturen på södra Sverige.

Henning Wendel var verkstadschef och det verkliga stödet för en ung och grön tekniker när det gällde besvärliga garantifall. 1958 kom MGA Twin Cam, en stor händelse för alla teknikorienterade bilentusiaster. Motorn gav 108 hp istället för 72 som en vanlig MGA. Allt tal om en problemmotor var mycket överdrivet men vissa händelser visade att det nog inte hade skadat med en bättre basinformation till serviceverkstäderna om motorn. En gång kom en svärande verkstadsägare från Blekinge och talade om för mig vilket skräp vi. sålde.

Det var så att fabriken faktiskt

ansträngde sig för att avhjälpa vissa svagheter. Det kom 8 lådor från England, vi hade sålt 8 Twin Cam, och i varje låda låg ett topplock, en fördelare och lite andra grejor. Det skulle bytas ut på samtliga bilar, s.k. Campaign Change. Topplöcken hade stålhylsor för lyftarna och fördelaren var ändrad, bland annat saknades vakuumstyrning.

Vi ringde till de firmor som hade sålt bilarna och bad att få dem körda till Malmö för ombyggnad. Men den nämnda verkstaden tyckte att en sån bagatell som att byta topplock kunde man själv klara. Det visade sig att man hade ställt kammarna fel så att ventiler slog i kolvtopparna. Kompressionen var 9.9 och kolvarna var mycket höga. Man förstod inte hur noga det var att följa instruktionerna på en dubbelkammotor.

Tävlandet gick väl skapligt för min del men jag blev oftast 2:a, slagen av Björn Norman, som också skaffat en MGA Twin Cam efter att tidigare ha kört Triumph TR2. Så kom MGB 1962 och jag bestämde mig för att köpa en MGB på våren -63, men jag hade också en mer avancerad tanke. Jag köpte först en beg. MGA Twin Cam.

Bland annat hade vi många spännande duster på Lockarps kartbana som då var körbar ungefär som N. Åsum. Tanken var att byta motorer mellan Twin Cam:en och MGB:n. Det blev så eftersom Förenade Bil inte ville byta in Twin Cam:en. Genom mitt arbete som bland annat teknikinformatör hade jag givetvis ett gott grepp om skillnaden mellan de två motorerna. Men ändå blev det massor av problem, det blir det alltid vid sådana här operationer. Flyttning av kuggstång, kylare, laddningsrelä mm., byte av svänghjul, koppling och annat. Motorfästena fram var samma

men när jag sänkte ner Twin Cam:en i MGB:n tog sumpen emot - Twin Cam:en har en gjuten jättesump i aluminium som rymmer 7.5 liter olja. Byta sump - eller vad - lösningen blev att skruva av sumpen sänka ner motorn på plats och sedan skruva på sumpen - trångt. En elegant lösning tyckte jag, men senare ägare blev något förbryllade.

Det här var 1963 och då hade Henning Wendel startat eget, och- jag hade börjat på Sterner Blomquist Motorreovering och jag hade alltså inte längre tillgång till Förenade Bils verkstad. Utan Henning W:s medverkan hade det inte gått att genomföra allt mekande med MGB:n, jag fick nämligen hålla till i hans nya verkstad i ett helt år från och till - att det finns sådana människor...

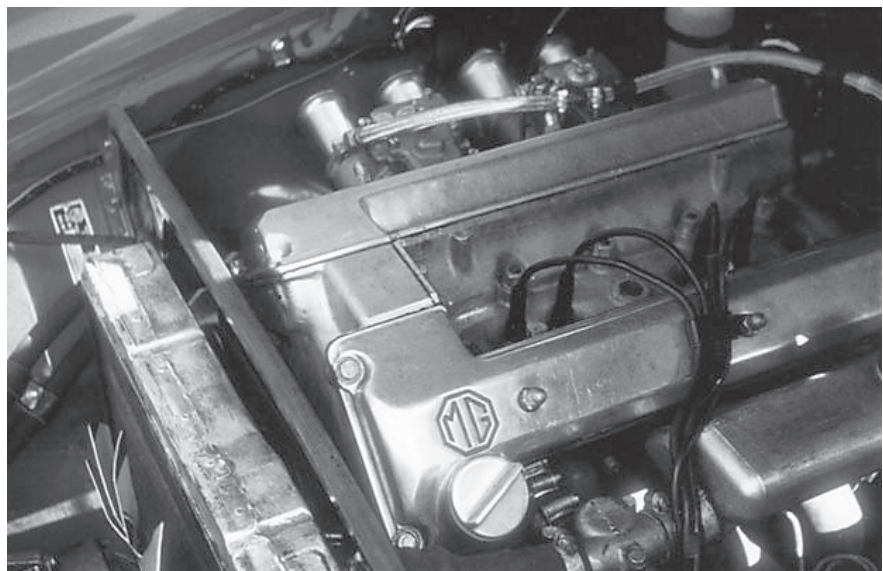
Jag kontaktade fabriken som ju hade tävlat med Twin Cam och frågade om Weberutrustning och bestyckning. Kort därefter kom det ett paket från England via flygfrakt- ett insugningsrör för Weber helt gratis och fraktfritt - snacka om generositet. Nå vidare arbete - Weber DCOE 42, portning, modifierade ventiler, noggrann balansering, lättat

svänghjul, oljekylare, oljetempmätare, hårdare framfjädrar, krängningshäm- mare. Senare blev det en tätstegad drevsats som gjorde bilen lite knepig att köra i stan. Vi hade ingen annan bil i familjen - och nu fick vi också barn - Peter. Vi köpte en barnvagn som var lagom liten för att få plats bakom sätena och om man tog bort reservhju- let fick vagnsunderredet också plats.

Jag bytte också bakaxelutväxling till 4.87, motorn gick ju bäst på höga varv! Med 7.5 liter olja och oljekylare var det problem att få upp oljetempen, så det blev att ha oljekylaren överklistrad mesta tiden. Kör inte med för låg temp. på olja och vatten. Bilen var givetvis helt i min smak trots att stiften alltid oljade igen i stan, det blev bättre med Golden Lodge, 4-poliga. Stiften måste vara av racing-värde.

Knutstorp 25/4 -64. Hyllinge MS hade länge klagat på att MGCC aldrig deltog i deras tävlingar, vilket berodde på deras klassindelning. Nu gjorde man en klass för modifierade bilar som passade oss.

I startlistan fanns Lotus 23, Porsche



Carrera Abarth, en vanlig(!) Carrera, 2 st riktigt snabba VW, Chevy Corvette, Jaguar E, min MGB TC, en snabb MGA- Ingemar Nilsson som senare tävlade framgångsrikt med Lotus Elan. Jag hade tredje träningstid, 50.3, mot Lotus 23-48.3 och Porsche Carrera Abarth 49.2. Men efter några mindre avåknningar fick jag lugna ner mig och slutade på en blygsammare placering. Det mest slitstarka däck med bra grepp på den tiden var Michelin X och alla som känner till det vet att när det väl "släpper" då blir det ordentligt.

3.10.64 - Skarpnäck i Stockholm, det var nog något som passade mig. Jag körde i klass A tillsammans med en härlig blandning bilar: Lotus 23, Porsche Carrera Abarth, Maserati 2000 S, Allard K2, Mercedes 190SL-v8!, Jaguar E, Lotus Elite, MGA, Austin-H. 3000. Startuppställningen bestämdes av acc.-tiden på en standing 1/4-mile, min tid var rätt bra. Jag låg fint till, bilen gick som ett skott och jag kände mig lite generad när jag lätt körde om Honkanen, Lotus Elite, men det slutade mindre roligt - bromsarna tog totalt slut. Skarpnäck var i stort sett en slags triangelbana på ett flygfält och det gällde att bromsa för fullt från hög fart tre gånger per varv. Det gick inte i längden, skivbeläggen brann helt enkelt upp, men på flygfält finns det ju escape-roads! Vid ett tillfälle fick E-jaggen "resning" i en sväng och körde på två hjul en bit - för lågt lufttryck! Det kan vara roligt att veta att även på den tiden fanns det Sprite:ar som gick riktigt fort. Acc.tiderna var helt i nivå med A-klassens. Tillbaka till bromsproblemen - jag måste ju köra hem. På söndagen lyckades jag genom hjälp av Stockholms Sportvagnsklubb få



Foto: Christian Almström

tag i nya bromsklossar - samma som till SAAB Sport.

Peter blev större och ville sitta upp i bilen så jag köpte i England ett Jeenay Car Safety Seat. Ett barnsäte av glasfiberplast, precis likadant som ett modernt racingsäte att skruvas fast i bilen med krampor och breda nylonband och med 5 band och snabbblås att hålla fast Peter. Det fanns riktiga grejor även 1964. Barnsätet monterades i MGB:n på hyllan bakom och mittemellan stolarna så att Peter hade benen framåt på kardatunneln.

Jag hade aldrig egentligen problem med Twin Cam-motorn, den höll och gick fantastiskt så länge jag hade den, men när vi fick barn nr 2, Christian, blev jag tyvärr tvungen att sälja denna drömbil.

Men det blev faktiskt en MGB till, redan 1973 köpte jag en "gammal" -63:a som jag sedan hade som bruksbil

- andrabil i 10 år. Det är den bilen som nu är Peters och som han tävlat med sedan -85. Ett roligt efterspel inträffade 1987 då en man ringde och ville ha lite informationer om MGB. Han hade köpt en -63:a i skapligt skick men visste inte så mycket om modellen.

Det visade sig att det var min gamla MGB Twin Cam, ch.nr 8691 nu med en normal MGB stötstångsmotor och utan den tätstegade lådan och den "nedväxlade" bakaxeln. Så jag kunde förklara varför kuggstången och kylaren var flyttade och varför det fanns några extra hål i väggen - mellan kupé och bagagerum.

En påminnelse om att tiden flyger

Robin Wachman

Idag är det söndagen den 8 november 2009. Efter att jag jagat löv i trädgården halva eftermiddagen kan jag konstatera att hösten jobbar för fulla spjäll. Det blir mörkt redan vid 5-tiden. Viasat sport visar repriser på sommarens olika bil- och MC tävlingar. De olika köpcentrena har börjat damma av sina gamla jultomtär. Alla dessa tecken är säkra signaler på att det är hög tid att dra igång alla projekt och ombyggnader som man har tänkt sig vara klara till sommaren. Nu tänker jag inte på köksrenovering eller stambyte utan på vad man tänkt skall vara gjort med "Pärulan" eller vad man nu kallar sin hobbybil. En rutinerad herre påstår att det som inte blivit gjort innan nyår kommer inte att ske före säsongstarten, så det är hög tid att rusa ut i garaget och sätta igång. Om du inte gör det så är det stor risk att du inte kan ha

bilen med dig när du skall till nästa års SSM, Svenskt Sportvagns Meeting, oavsett om du tänkt deltaga på banan eller om du tänkt ha din bil på sportbilsparkeringen.

SSM 2010 är traditionsenligt bokad till första helgen i juli, närmare bestämt den 2-4 juli. Efter lite surfande på nätet kom jag fram till att vi bara har 236 dagar på oss innan det första träningsheatet skall påbörjas. Men om det är så att det sker något helt oväntat så att bilen inte skulle bli klar så är du hjärtligt välkommen ändå. För att vi skall kunna genomföra ett SSM så behöver vi många frivilliga som hjälper till, så oavsett om du är en rutinerad racingräv eller om du aldrig varit på en tävlingsbana tidigare, så är där uppgifter du kan hjälpa till med. För nya klubbmedlemmar är det ett bra tillfälle att lära känna andra medlemmar och få



uppleva racing på nära håll.

Så boka upp helgen 2-4 juli så genomför vi ytterligare ett SSM tillsammans, antingen som deltagare eller som funktionär.

*Med vänliga hälsningar
Robin Wachman
Projektledare för SSM*

Julklappstips!

Filmerna om SSM har blivit väldigt populära och 2009 års DVD blir färdig i god tid innan jul.

50 minuter lång med inslag från både rallyt och racingen. Intervjuer med besökare och deltagare,

och Bosse Bildoktor som gästreporter.

En perfekt julklapp, antingen att ge bort eller att unna sig själv.

Pris inkl. frakt 180:-, sättes in på PG 63 09 25-6.

Uppge namn och adress.

Frågor besvaras av mats@mscc.se

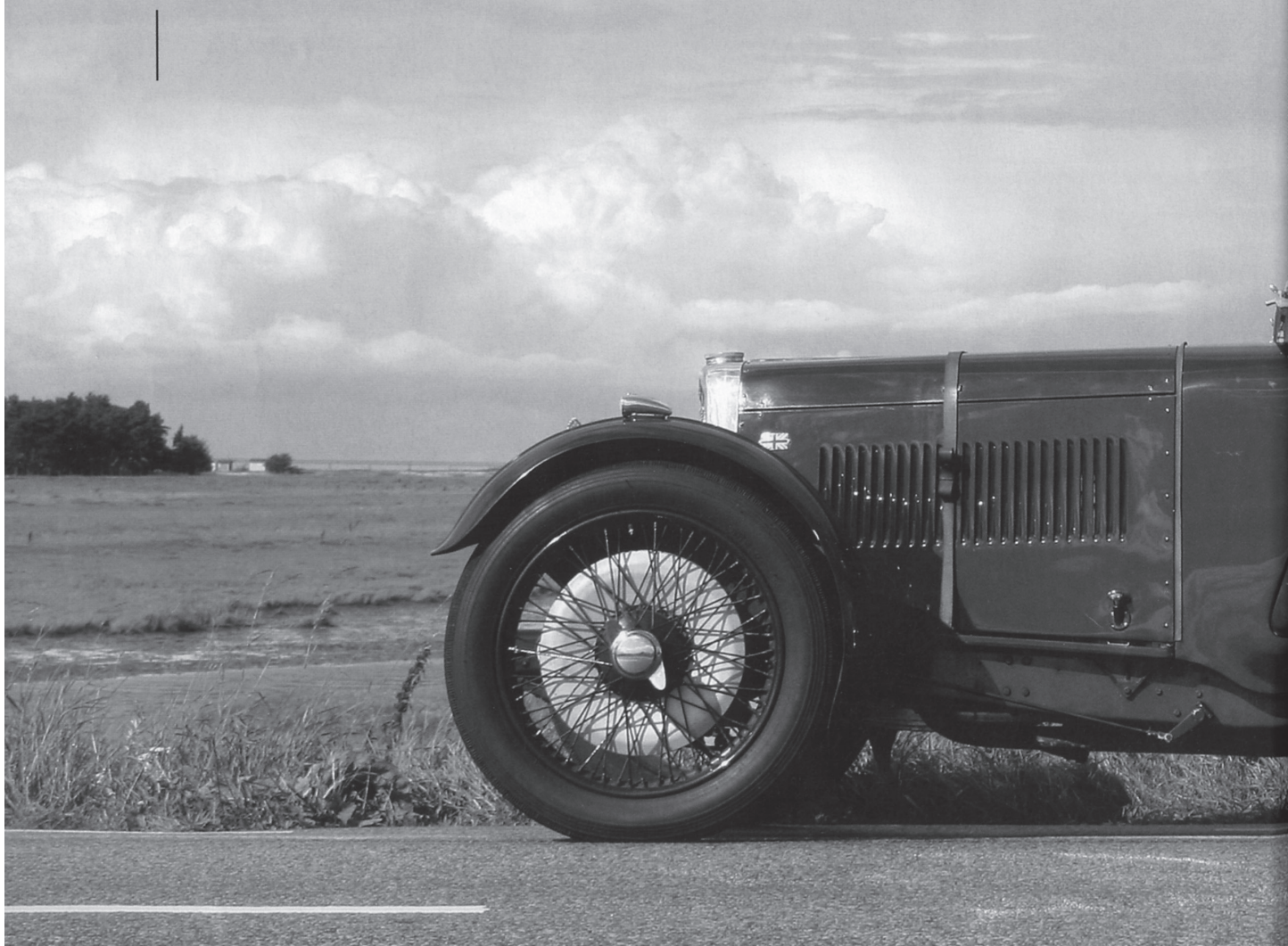


Artikel från Classic Motor nr 7, 2009

Pink Floyd och tanklockskyssar

Renoveringen av Björns Aston Martin International 1931 skulle ha tagit fem år. Det tog 17 år – och blev en resa kantad av falukorv och gin tonic.

TEXT: MARKUS NORDIN FOTO: BJÖRN TIEDEMANN



När han lade på telefonen var det med en lite olustig känsla i magen. "Ta med ett rep och dra skrotet härifrån. Här får det inte stå". Precis så hade mannen på andra sidan luren formulerat sig.

Året var 1967 och mannen som Björn Norman just hade pratat med jobbade för Frey's Express nere i Malmö Frihamn. Och det där "skrotet" han talade om var Björns nyimporterade bil – en Aston Martin International från 1931.

Han hade hittat den på en annons i engelska Motor Sport, och köpt den utifrån säljarens bild. Visst, den hade bara kostat 400 pund och klart han förstod att den inte var i något vidare skick. Men hur illa kunde det egentligen vara?

Ganska illa, visade det sig.

Det som väntade på honom i frihamnen var visserligen en Aston Martin, men den var hårt nergången. Trästommen var delvis rutten nedtill, sätena trasiga, sidoklädseln var helt borta och det fanns inte ett spår av mattorna.

– Det var verkligen på gränsen till en skrotbil. Det enda som var i hyfsat skick var motorhuven, skrattar Björn.

Men när han skulle köra därifrån fick han faktiskt en liten överraskning. Han satte sig i brunnen, slog till knapparna Ignition, Dynamo och Petrol. Genast hördes ett bekant tickande från SU-pumpen. Ett fot på startknappen och motorn mullrade snällt igång. Det var håll på ljuddämparen. Oj! Men även om han köpt en skrothög, så var det åtminstone en rullande skrothög.

– Men det var ingen idé att bli ledsen. Jag visste ju att det var ett renoveringsobjekt som jag hade köpt, även om den inte såg fullt så risig ut på bilden, säger han.

I annonsen hade säljaren även lovat att bilen kunde fås "med eller utan" registreringsnummer GT6.

– Men där blev jag dragen vid näsan. Inte följde det med något registreringsnummer. Och idag har jag sett att man begär så mycket som 175 000 pund för ett nummer som GY1, tillägger han.

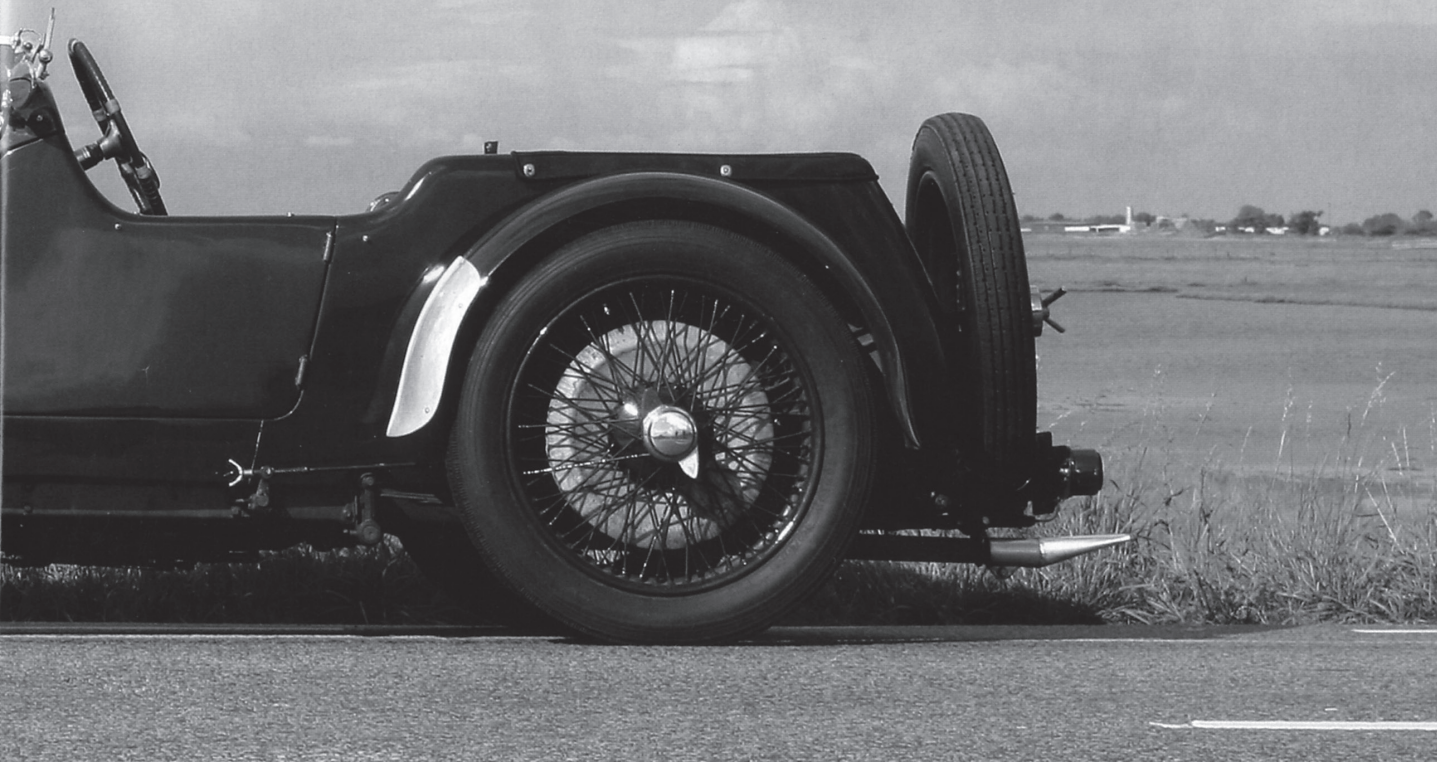
Hemfärden från Frihamnen gick helt utan missöden – ända fram till Kulladal i södra Malmö. Då cyklade plötsligt en gammal dam ut rakt framför bilen.

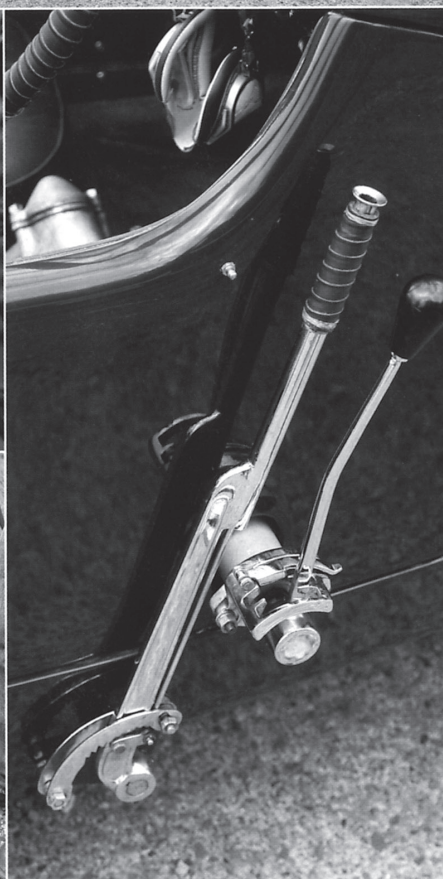
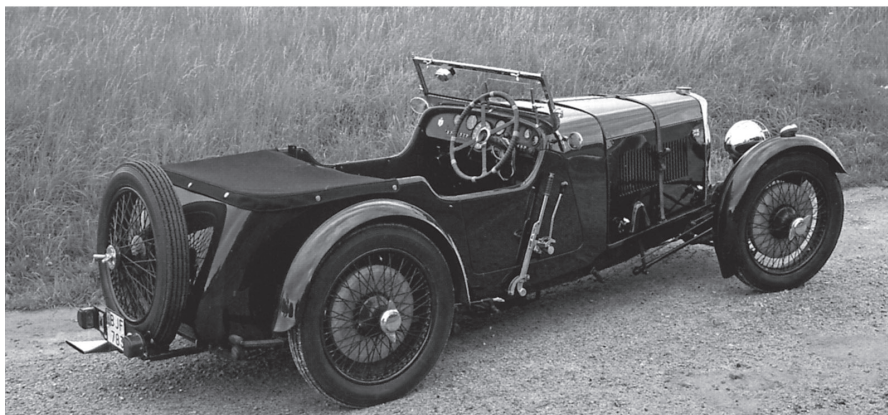
Björn måste tvärbromsa. Bilen var högerstyrd,

otbromsen satt till höger, kopplingen på vanliga stället – men gasen satt i mitten. Och det var knappast något som kom naturligt för Björn i en paniksituation. Som tur var hade bilen handbromsen på utsidan och den var kopplad till samma system som fotbromsen. Med ett knyck drog han till, bilen nitade och tanten överlevde med en hårsån.

Men den största chocken kom först långt senare. När det var dags att renovera bromsarna upptäckte han till sin förskräckelse att av de åtta bromsbackarna så satt fem helt fast, en rörde sig som den ville och två rörde sig okej. Trummorna var dessutom så slitna att de var näst intill fyrkantiga. Gummans liv hade hängt på en ytterst smal tråd – eller rättare sagt – på några gamla slitna bromsbackar.

Väl hemma satte sig Björn och började kalkylera. Cirka fem år för en total renovering lät nog rimligt, det var ju trots allt mycket att fixa på bilen. Och han träffade faktiskt till hälften rätt: det var mycket att fixa. Däremot misstog han sig en aning när det gällde tidsrymden. Istället för fem år tog det sammanlagt 17 år innan hans





Tänk vad läckert att kunna titta ner på de friliggande framhjulen under "cykelskärmar" medan man slingrar sig fram på dammiga grusvägar.

Handbroms och växelspak på utsidan, precis som det ska vara. Lägg förresten märke till de snygga racingglasögonen som hänger bredvid ratten – ett obligatoriskt tillbehör.

International var redo att rulla ut i solskenet.

– Det blev förstås ett uppehåll från mekandet ibland. Ett problem var familjen. En hustru och fyra barn som vill ha falukorv ibland är inte gratis, och det är inte reservdelar till Aston Martin heller. Eller så körde jag fast i något problem. Men någon månad senare hade det plötsligt löst sig och man var tillbaka i garaget igen, säger han.

Renoveringen gjordes grundligt. Bilen skruvades ner till minsta lilla bult, delar fräschades till eller byttes ut. De "fyrkantiga" bromstrummorna i aluminium, som så när hade orsakat en katastrof, lät han fräsa ur och sedan förstärktes slitytan med ett stålslag. De trasiga sätena fick en firma ta hand om, plåtetaljerna och lackeringen likaså. Skinnklädseln på sidorna monterade han

däremot själv och trästommen snickrade han till på egen hand.

– Jag är rätt händig med trä, så det var inte så krångligt, säger han.

Motorn totalrenoverades också, bland annat var kammens toppar var hårt nerslitna, och för det tog han hjälp av Henning Vendel som hade en bilfirma i Malmö.

– Bilmodellen är inte så svärmekad. Enda problemet är att om man vill ta loss en del så får man skruva bort allt runtkring. För att byta vattenpump måste man till exempel demontera halva bilen, säger han.

När Björn köpte bilen 1967 var att det i stort omöjligt att hitta reservdelar till gamla Aston Martin. Men han hade tur, som han själv uttrycker det. Någon gång på sextioalet startades ett företag som endast sysslade

med förkrigs-Astons. Namnet var Ecurie Bertelli. En gång när Björn besökte verkstaden blev han presenterad för en man som hette Nick Mason. Han hade en likadan modell som Björn och hade under sin renovering funnit att det varken fanns tillbehör eller reservdelar att få tag på, och gick då in som finansär till Ecurie Bertelli. Snart nog fick Björn även reda på att denne Nick hade ett annat yrke är gammelbilentusiast. Han var nämligen trummis i Pink Floyd.

– Men det hade ju jag ingen aning om när vi träffades. Jag hade ju hört att han jobbade som musiker, men Pink Floyd var ju inte riktigt min årgång så jag hade ingen aning om vem han var, skrattar Björn.

Även om det inte är billigt, så går det idag enligt Björn att få tag på i stort sett vilken

HAN GICK GENAST FRAM OCH KYSSTE DEN PÅ TANKLOCKET ...



130 km i timmen kommer Internationalen från 1931 upp i. Då är det tur att det finns en liten ruta att gömma sig bakom.

Aston Martin-del som helst. Tack vare Ecurie Bertellis tillverkning är det helt enkelt ett otroligt tacksamt märke att renovera.

Någon gång under 1984 var det så dags för premiärturen. Bilen var inte helt färdig och Björn var tvungen att sitta på en gammal trälåda när han körde, men känslan av att glida fram över vägen var ändå underbar.

Året därpå gick turen till England tillsammans med MGCC (och utan trälådan!). Målet var bland annat tävlingarna på Prescott Hill. 200 mil skulle avverkas, men någonstans längs de snirkliga engelska vägarna började motorn att krångla.

På parkeringen utanför bilmuseet i Beaulieu så började en avancerad operation. Ett shims hade hoppat ur sitt läge så att en ventil satt

fast. Den gick på bara tre burkar. Med hjälp av en magnet fiskades brickan upp och sattes på plats igen. Det blev en händelse som Björn inte trodde kunde ske. Men ingenting är tydligen omöjligt här i livet

En solig majkväll rullade Björn in i Cornwall och bromsade in vid den översvämmande Golantfloden. Han visste att någonstans i området bodde en av bilens tidigare ägare, och frågade en gubbe efter vägen.

– Ja, han bor vid gården där borta och sitter och dricker gin & tonic, svarade han.

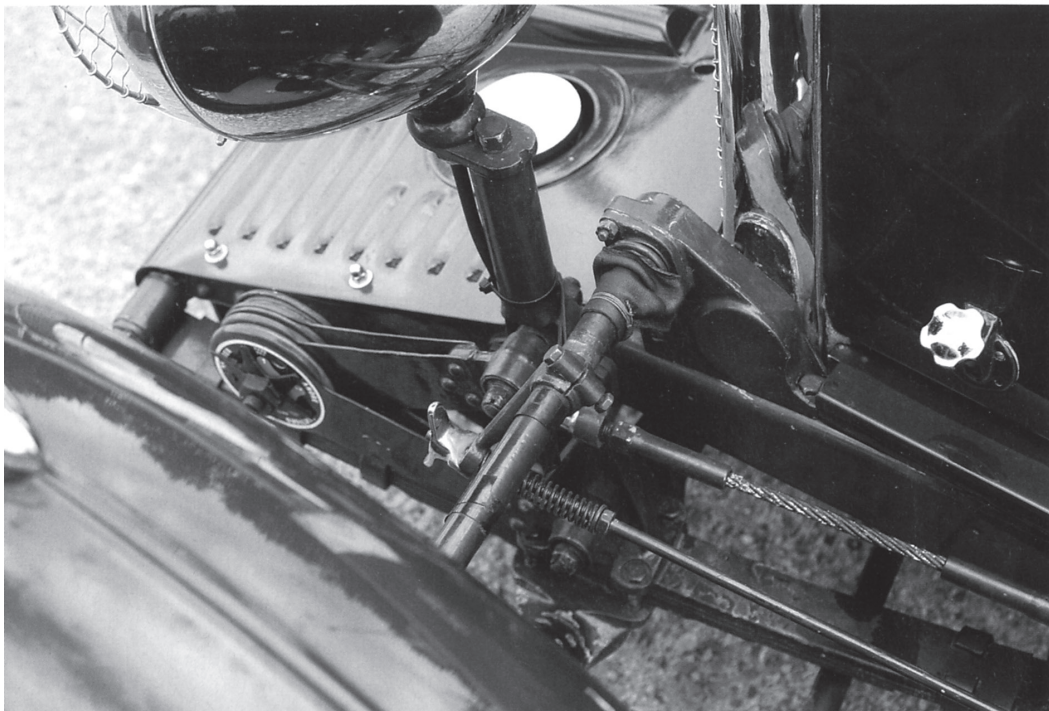
– Åk du dit så får du säkert också en.

När Björn rullade in på gården kom mannen ut. Och när han fick se sin gamla Aston Martin gick han genast fram och kysste den på tanklocket. Sedan stack han mycket riktigt åt Björn en gin & tonic.

– När han ägde bilen 1954-1955 så använde han den som vardagsbil. Han älskade den men hans hustru hatade den eftersom hon hade frusit så mycket i den. Han var gammal jazzmusiker och otroligt trevlig. Vi hade en jätterolig kväll som slutade på puben, berättar han.

Björn har många fina minnen med bilen: Körkänslan med de stora däcken är underbar och motorn beskriver han som en fantastisk skapelse. Enda lilla egenheten är att eftersom den har en torrsump och oljetank på drygt 11 liter (!) så måste den varmköras i en mil innan oljan blivit tillräckligt varm för att man ska kunna dra på ordentligt

– Annars är det en fantastisk motor som bara går och går. Den har ett härligt dovt muller, fast det bara är fyra cylindrar. Den är härlig, avslutar Björn.



TEKNISK SPECIFIKATION

Aston Martin International 2/4 Seater Sports 1931

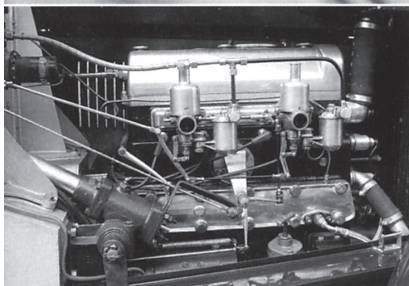
Motor:
Fyrcylindrig med överliggande kamaxel. Boring: 69,3 mm, slaglängd: 99 mm. Volym: 1 495 cc. Effekt: 56 bhp vid 4 250 varv. Förgasare: dubbla SU 1 1/4".

Transmission:
Skruvkardan.
Fram- och bak-hjulsfjädring: Halv-elliptiska bladfjädrar.

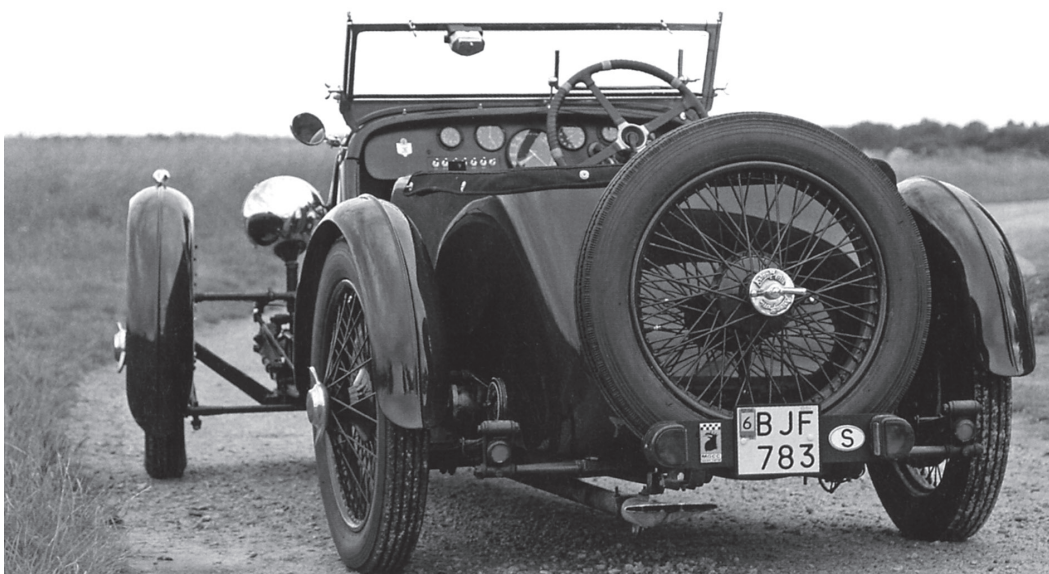
Mått & vikt:
Hjulbas: 2 591 mm (8'6"). Längd: 3 683 mm (12'0"). Bredd: 1600 mm (5'3"). Vikt: 991 kg. Tankrymd: 45,5 liter. Däck: 4.75 x 21".

Prestanda: Toppfart: 130 km/tim.

Övrigt: Torrsumps-smörjning med oljetank på drygt 11 liter.



Med 11 liter olja i systemet som ska hinna bli varm gäller det förstås att ta det lugnt första milen. Men sedan – en underbar känsla och ett fint "muller" ur den fyrcylindriga motorn.



KRIS REDAN PÅ 1920-TALET

I mitten av 1920-talet blåste kalla vindar kring Aston Martin. Försäljningen gick dåligt och firman sattes i konkurs två gånger på två år – både 1924 och 1925.

Men 1926 var det dags för förändring. En grupp av rika investerare, bland annat Bill Renwick and Augustus Bertelli, gick ihop för att väcka det prestigefyllda märket till liv.

A.C. Bertelli var chefsdesigner och det var också han som var ansvarig för den utveckling som 1930 kulminerade i International-serien, en bil med torrsumpsmörjning, hög kompressionsratio, stora

trumbromsar och smidiga linjer.

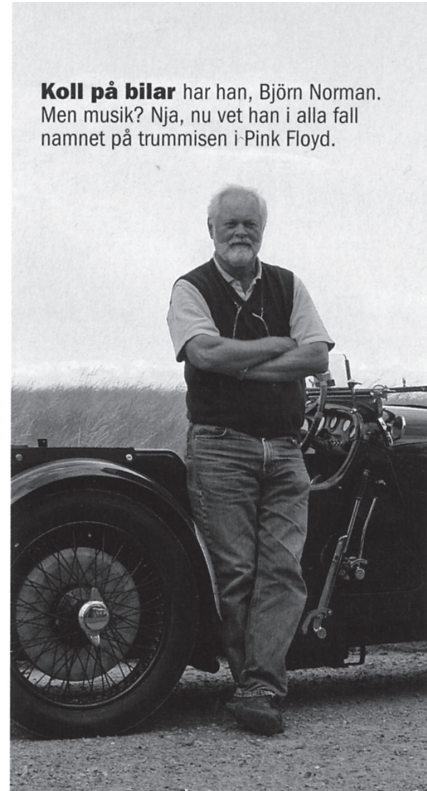
En ovanlig detalj var att Bertelli ofta själv satt bakom ratten på tävlingarna. 1928 så blev det bland annat en 26:e plats i Le Mans 24-timmars (slagen av lagkamraterna Jack Bezzant och Cyril Paul, också i en International) och 1931 rullade han tillsammans med Maurice Harvey in på en femteplats. Och det var till stor del framgångarna på racing-banan som hjälpte till att återetablera Aston Martin som bilmärke.

Från 1927 till 1930 tillverkades bara ett 30-tal bilar och ekonomin var så dålig att företaget under en period levde på krita.

International visades upp för första gången 1928, men började tillverkas för försäljning först 1930. Och det blev ett varmt mottagande. I The Motor skrev man att International var "en entusiasts dröm som slår in". Att den var en av få sportbilar som kunde fås med fyra säten hjälpte också till att höja dess popularitet.

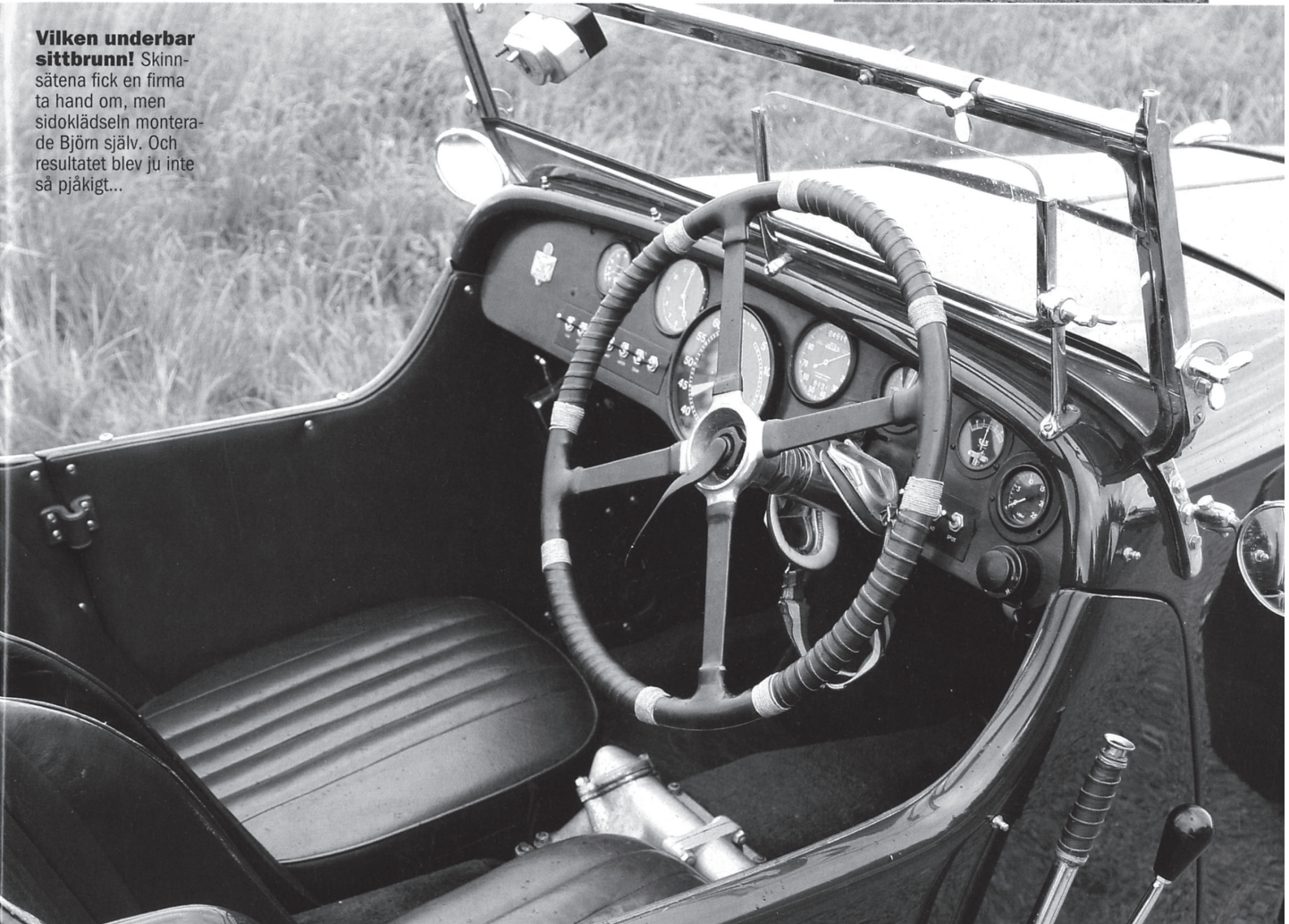
Ett problem med Bertellis tidiga bilar var dock att de var något för dyra att producera. Priset på 598 pund var högt, särskilt med tanke på att den hade en så pass liten motor som 1,5 liter. Till 1932 genomfördes några förbättringar, samtidigt som priset sänktes något. Dessutom släpptes även en coupé.

International följdes sedan upp av modellerna Le Mans och Ulster. ■■



Koll på bilar har han, Björn Norman. Men musik? Nja, nu vet han i alla fall namnet på trummisen i Pink Floyd.

Vilken underbar sittbrunn! Skinn-sätena fick en firma ta hand om, men sidoklädseln monterade Björn själv. Och resultatet blev ju inte så pjåkigt...



Följande nya medlemmar hälsas välkomna

PETER LINDAHL

Tvärränd 1
271 42 YSTAD
BMW Z3, 1997

NISSE NILSSON

Rudbecksgatan 208
216 20 MALMÖ

PER CARLSSON

Södra Kungsvägen 293
181 63 LIDINGÖ
Caterham Super 7, 1990

MAGNE KARLSSON

Björkvägen 6
224 56 LUND
Mazda Miata, 1990

JOHN PERSSON

Domarevägen 1
237 31 BJÄRRED
Porsche 944, 1982

MAGNUS MÅRTENSON

Stävie Mölleväg 45
235 91 VELLINGE
Morty 7, 2009

STAFFAN BORGSTRÖM

Villa Margasro
243 94 HÖÖR
Porsche 911 SC, 1970

HANS RYLANDER

Tullaregatan 16
252 67 HELSINGBORG
Lotus Elan S2, 1965

SVEN ANDRÉN

Nordanvägen 12
222 28 LUND
Lotus Europa S2, 1971

MAX DYMLING

Lottas väg 4
245 63 HJÄRUP

HENRIK NILSSON

Skatteberga 1391
247 92 SÖDRA SANDBY
Westfield SEiW, 2008

Kommande aktiviteter

November

21 Funktionärs gokart

2010

Februari

6 Årsmöte

Annonser

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

Köpes

Högerdörr till Pontiac Fiero köpes då min gamla fått någon typ av asiatisk sjukdom. Gärna lätt och i bra skick. Helst från senare årsmodell. Skick på ruta, fönsterhiss, centrallås mm. oväsentligt.

Fredrik Olsson
tel: 0705/535091

Sportbil i bra skick köpes. Krav: 2+2 eller med baksäte så att tvillingtillökningen i familjen får plats där bak med sina racingsäten.

Prisläge kring 100.000 kr.

Henrik Kristensson
tel: 0701/441190

Får du ingen klubbinformation via e-post?

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