

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 2
2013



Ill: Tommy Nilsson

**Besök på Autoropa
KM 1
Besiktningsträffen 2013
En liten Skånebravad
Den ofrivillige race'aren
Etanol i bensinen
Kylproblem?**



Ordförandes spalt



Säsongen har verkligen tagit fart och vi har i skrivande stund just avslutat KM 3 på Sturup. SSM gänget jobbar för högtryck med de sista förberedelserna inför sportvagnsmeeting. Allt löper på av bara farten.

Vi har bland annat besökt Autoropa och beskådat både fina faciliteter och inte minst fina bilar, ett besök vilket snabbt blev fullbokat, signalen är tydlig, denna typ av aktiviteter uppskattas

mycket. Garageträffarna är även de ett uppskattat inslag. För att vi skall kunna fortsätta med denna typ av träffar behöver vi en inbjudan från Dig! Det behöver inte vara städat, bilen behöver inte vara putsad, det viktiga är att vi träffas, klubben bistår med fika, finns det något hinder för att du inte skulle ringa?

En annan tydlig men mindre rolig signal var att responsen på vårt upprop om lite hjälp med att driva klubben och dess evenemang blev pinsamt dålig. Vi har en trogen och arbetsam skara av funktionärer som sköter aktiviteter, KM, SSM mm. Många av dem är inte ens medlemmar i vår klubb. Dom måste få hjälp för att inte slitas ut. Framförallt behöver vi säkra återväxten av de som vill ta lite större ansvar för exv. SSM. Flera av oss som har de rollerna idag har varit med ett tag och funderar på att växla ner. Personligen tror jag att det är ytterst viktigt att de "tyngre"

uppgifterna besätts av klubbmedlemmar för att vi skall kunna fortsätta att driva klubben och dess evenemang i MSCC anda.

Många efterlyser rally och gemensam körning, det är ju en aktivitet som en sportvagnsklubb bör ha. Lördagen den 24:e augusti arrangerar vi ett enklare rally på Österlen, tanken är att vi startar från lite olika ställen i Skåne och sammanstrålar på lämplig plats för att sedan köra fina vägar och göra trevliga stopp. Vi avslutar på någon plats där vi kan äta på kvällen för de som vill det. Skriv in detta i almanackan redan nu.

Nu skall jag iväg och titta på "Kjelle Powers" bilar även de ett fulltecknat besök.

MSCC:s styrelsemedlemmar				Bulletinen
Ordförande Anders Hedlund Helsingborg 0760-25 28 00 anders@mscc.se	V. Ordf. & SSM-ansvarig Robin Wachmann Helsingborg 0704-90 41 98 robin@mscc.se	Kassör Jan Blomberg Spréagatan 8 267 40 Bjuv 0705- 896 955 janblomberg@mscc.se	Sekreterare Fredrik Olsson Östra Förstadsgatan 253 231 32 Trelleborg 0705-53 50 91 fredrik@mscc.se	Redaktör Lars-Erik Lundin Malmö 0738-08 09 23 bulletinen@mscc.se
Aktivitetskommittén Anders Edlund Höllviken 0705-29 90 49 anders.e@mscc.se	Medlems- & Miljöansvarig Bo Franzén Lomma 0733-36 26 32 bo@mscc.se	IT-ansvarig Andreas Freed Kävlinge 0708-47 77 82 andreas@mscc.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) Tulllesbo 1 275 94 Sjöbo 0415-410 29, 0706-15 15 29 johnny@tulllesbo.nu
MSCC:s postadress: MSCC, Box 1052, 212 10 Malmö. Bankgiro 179-7612. 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

Anders Hedlund

I skrivande stund har vi mindre än en månad fram till en av årets höjdpunkter, Svenskt Sportvagns Meeting.

Just nu arbetar vi intensivt med att förbereda evenemanget och inte minst festligheterna kring att vi kör för 40:e gången.

På banan kommer det att finnas många återkommande deltagare, vår tävling ingår som bekant som deltävling både i Racerhistoriska cupen samt Sportvagnsmästerskapet. I år har vi även bjudit in en serie med Seven replikor, vilka huvudsakligen kommer från Danmark och Norge.

Rallyt kommer under lördagen att ha sin startplats på Förenande Bils fina anläggning i Malmö, därifrån tar man sig på trevliga vägar upp till Knutstorp. På vägen finns det trevliga kontrollplatser, där uppgifter skall lösas självklart kan man också ta en fika i trevlig miljö, Flyinge Kungsgård och Skarhult gods är bara två exempel på trevliga rastplatser. Har ni inte redan anmält er så tycker jag ni skall lufta sportbilen den 6:e juli.

Som nämnt så firar vi 40:e gången i år. På lördagskvällen går vårt stora kalas av stapeln i form av en grillkväll där alla är välkomna.



Sist men inte minst vill vi slå ett slag för vårt VIP-evenemang, för endast 300 kronor får du inträde och lunch i det nya fina VIP-huset.

Bäst uppdaterad blir man klart genom att besöka hemsidan:
sportvagnsmeeting.se

**Välkomna till
Svenskt sportvagnsmeeting 2013!**

Följande nya medlemmar hälsas välkomna

PETER HOLMBERG

Bangsbovägen 130
25354 Mörarp
Alfa Romeo GTJ -72

Kommande aktiviteter

Juli

- 5-7 Svenskt Sportvagnsmeeting
Ring Knutstorp
- 6 Sportvagnsrallyt

Augusti

- 3 KM 4 Minnesberg
Minnesberg, Svedala
- 24 Höstrally med Österlentema
- 24-25 Resa till Lotus Festival
England

Oktober

- 5 KM 5 på Ring Knutstorp
Ring Knutstorp

**Besök msc.se för att
hitta aktuell information
om våra aktiviteter.**

Besök på Autoropa

Anders Edlund

Jonas Nilsson och kollegor hälsade oss välkommen till ett mycket intressant studiebesök i deras ganska nya lokaler på Testvägen i Arlov. Den nya lokalen skiljde sig som natt och dag från den tidigare och bilarna som fanns i utställningen och verkstaden var oerhört imponerande både till antal och "fräckhet". Efter en introduktion till Autoropas utveckling genom åren av Jonas, fick vi också guddad tur till de olika avdelningarna inklusive verkstaden där vi bland annat såg en Ferrari Challenge bil och en sprillans ny McLaren. Det var också ganska intressant att titta på undersidan av upphissade Ferrari - imponerande skapelser.

I utställningshallen var det massor av både nyare och lite äldre bilar. Vi såg mängder av Ferrari, från äldre modeller till de allra nyaste, Maserati, Bentley varav en vit Cab var otroligt snygg. Det fanns även Maserati, Aston Martin och ett par Koenigsegg, Porsche, Lotus, en gammal Ford GT40 och naturligtvis en egen hall med Range/Land Rover som för att vara "jeepar" är rätt fina med TV skärmar och mängder av andra finesser.

Besöket avslutades med bilsnack och förtäring.

Ett stort tack till Jonas Nilsson och hans kollegor för ett mycket trevligt besök.



KM 1



Foto: Bengt Metz

KM 1 genomfördes den 14 april tillsammans med Dansk Historisk Motorsport enligt samma upplägg som de senaste

åren, dvs vart annat heat MSCC respektive HMS-DK.

Dagen började med en kall morgon

Rolf Dawidzon, Roadsport B

men när solen kom upp blev detta en fin dag med mycket "syre" och många satte nya personliga rekord under dagen.

För egen del var dagen både bra och dålig. Satte nytt pers men var slagen med drygt en sekund av Hans Aulin som satte en fantastisk tid i Roadsport B på 1,08,984, men eftersom hans bil inte hunnit besiktigas (vilket är ett krav i Roadsport) fick jag segern till skänks, tack Hans! Det dåliga var att under racet fick jag motorproblem vilket har resulterat i tillverkning av en ny topp till motorn och kanske inget deltagande under SSM.

I övriga klasser presterades också några riktigt bra tider som Patrik Rydh i Roadsport A med 1,05,466, vilket är riktigt bra. Totalt deltog 36 bilar i KM och minst lika många från HMS-DK.

Vill samtidigt passa på att tacka alla funktionärer som ställer upp vid dessa tillfällen. Tack!



Uthyres.

Lokaler för bilar, motorcyklar, kontor, lager mm lediga i Tyringe, norra Skåne.

Prisex: 350:- per bil/månad eller 250:-/ m2.

Totalt ca 6000 m2 ledigt. Lätt att dela upp lokalen i olika stora delar.

Helst årshyra, men vinterförvaring kan också fungera.

Kontakt:

Anders Weidow 0705-831510
Per von Wachenfeldt 0705-731510
Gunnar Håkansson 0706-857023

Besiktningsträffen 2013

Fredrik Olsson



Årets besiktningsträff ägde rum lördagen den 4:e maj på Ystad Bilbesiktning i ... ja just det, Ystad. Detta var den tredje gången i Ystad sedan flytten från Trelleborg. Vädret denna gång var riktigt bra och helt utan regnvarning. Det var Richard Gimser, ägare till YBB samt Peter Malmberg och Mats Andreasson som utförde besiktningarna. Totalt under dagen besiktigades det ca 30 bilar. En hel del känt folk dök upp och det pratades mycket bilar och bilbyggen. YBB bjöd på kaffe och kaka och kurrade det till ordentligt kunde detta tystas genom inköp av korv i bröd.

En kul grej var att i alla fall tre av de gossar som varit medlemmar i klubben sedan tidernas begynnelse var på plats, nämligen Alf Näslund, Lennart Almström och Allan Göransson. Tänk att vara aktiv medlem i en sportbilsklubb i mer än 50 år!

Alf fick besiktigat sin Lotus Elan, Lennart besiktigade sin MGB GT och Allan kom med sin blå folkabuss och var som vanligt med i diskussionerna med sina härliga och ibland lite spydiga kommentarer.

Vissa bilar/bilägare har sina egenheter som t.ex. framkom i konversationen mellan besiktningssmannen Peter Malmberg och Elanägaren Anders Ek.

Peter: -Du har lite glapp i framhjulslagerna.

sid. 6



Foto: Andreas Freed

Anders: -Lagerna är justerade så för att kolvarna i bromsoken ska tryckas tillbaks efter en inbromsning och på så vis ge så lågt rullmotstånd som möjligt. Anders använder sin Elan nästa uteslutande för historisk racing men har den inregistrerad för att då och då kunna ta en tur på allmän väg utan risk att reta upp länsman.

Själv var jag på plats med Sanne i "fin-Fieron" som för en gång skull kom ut på en runda. De senaste åren är det mest "tävlings-Fieron" som kommer ut. Då träffen var slut körde vi småvägarna hem till Trelleborg.

En liten Skånebravad

Om man funderar på var Skånes högst belägna väg ligger eller vilken väg som ligger längst i väster så visar en sökning på internet att alla svar finns på en hemsida om Skånebravaden.

www.skanebravaden.se

För att utföra en Skånebravad skall man besöka 12 st skånska ytterligheter under ett och samma år. Man har då rätten att under 10 år titulera sig "Bravurskåning". Vi döpte snabbt vår vägversion till "en liten Skånebravad" och planerade in att besöka ytterligheterna norr, söder, väster, öster, högsta, lägsta och mitten. Det visade sig att turen skulle bli ca 60 mil och ta minst 10 timmar.

Vi startade 09:00 en söndag vid Skånes mittersta väg eftersom den ligger mellan våra hemorter. Mittpunkter i Skåne finns det tydligen gott om men den som finns i Höör räknas som den officiella. Där finns även konstverket "Mittelen" av Lars Ekholm som invigdes 2009. När solens strålar lyser igenom konstverket pekar det ut Skånes mittpunkt.

Nästa punkt att besöka var den lägsta vägen och den är naturligtvis vid Skånes lägsta punkt, Vattenriket i Kristianstad. Detta är också Sveriges lägsta punkt, lite beroende på hur man räknar. Det finns lägre punkter t. ex vägar i gruvorna i Kiruna, men de är ju inte formade av naturen. Vi visste inte riktigt om man kunde komma ända fram med bilen så vi fick först rekognosera till fots. Lägsta punkten, 2,41 meter under havsytan, är utmärkt med en stolpe. Det gick fint att köra ända fram och parkera några meter från platsen. En jämförelse: Patrik Sjöbergs höjdhopsrekord är på 2,42 meter.

För att nå vägen längst ut i öster finns en liten (och lång) grusväg till Nyhult (norr om Bromölla). Efter ett tag möttes vi av en skylt som förbjöd obehörig trafik, så där fick vi vända. Alldeles i närheten går en av Skåne-

lederna (vandringsled) och det finns ett vindskydd för övernattning. Östra gränsen mot Blekinge är markerad med ett "stenajär" (gårdsgård) som löper ner mot Grundsjön. Eftersom det fanns mer än ett "stenajär" frågade vi i närmsta boningshus men de hade inte riktig koll på var gränsen går. Vi var övertygade om att vi hade hittat rätt "stenajär" för beskrivningen passade perfekt.

Kör man vägen längst i norr passerar man Skånes nordligaste punkt, en samling hus som heter Gränsholmen strax söder om Älmhult. Även här fick vi köra en ganska lång sträcka på grusväg, men när vi fortsatte norrut var vi strax i Älmhult och på asfalt igen. Det finns en skylt vid vägen som markerar gränsen till Småland, och den är lätt att hitta. Vi hade nu varit på väg i 3 timmar och nu blev sträckorna mellan punkterna längre.

Skånes högst belägna väg finns i närheten av Höjehall på Söderåsen. Många menar att högst punkten finns på Hallandsåsen, men ska man vara noga med fakta så ligger den platsen faktiskt i Halland. Höjehall (210 meter över havsnivån) räknas som Skånes högsta punkt trots att det finns en punkt 2 km



Niklas "Nillet" Olsson och Jan Hängsel

norr om Höjehall som är 2 meter högre. Där är oländig terräng och det finns inga vägar i närheten så i Skånebravaden är det Höjehall som gäller. När vi parkerat på Skånes högst belägna väg passade vi naturligtvis på att vandra hela vägen upp men vi hade otur och gick en lång sträcka på en av Skånelederna i stället för att vika av till Höjehall. På toppen finns ett utkikstorn och Jan klättrade upp för att se "hela Skåne". Niklas höjdskräck gjorde att han blev kvar på fast mark. Eftersom vi gick fel förlorade vi ca 1 timme, så nu hade turen varat i 6 timmar.

Vägen längst västerut är vägen som går ut till Kullens fyr och vid fyren är det en vandring på klippor i ytterligare 450 meter om man skall ända ut till Skånes västligaste punkt. Fyren är Sveriges högst belägna fyr (78,5 m ö h) och även den ljusstarkaste. Man får inte köra ända fram, men vi parkerade närmast avspärrningen. Nu var även dags att få lite mat, så vi letade efter matställen i trakten. Det visade sig vara lättare sagt än gjort så när tålamodet tog slut fick det bli "bugafyllamaud" (bukfyllarmat) på Burger King vid Glumslövs backar. En titt på klockan visade att vi skulle nå slutmålet vid tiden för solnedgången.

Vi körde förbi Wendels i Trelleborg (de har inte har öppet så sent på söndagskvällar) och fortsatte till Smygehuk. Här finns Skånes och Sveriges sydligaste väg (och punkt). Här är det 1572 km till Treriksroset men några planer på att fortsätta resan dit hade vi inte. Klockan var 21:00 när vi hade slutfört "en liten Skånebravad", så det hade tagit oss 12 timmar att köra de 60 milerna och gå en sväng på varje punkt. Innan vi begav oss hemåt funderade vi på att besöka de återstående 5 Skånska ytterligheterna för att göra en komplett Skånebravad. Efter lite avslutande "skitsnack" körde vi hem, Jan hade 13 mil hem så det blev en lång dag.

Den ofrivillige race'aren

Thomas Ahrens

Min första kontakt med en Lotus Seven var på Knutstorp när jag var i 15-årsåldern. En märklig liten bil startade sist, körde upp sig till andraplats, snurrade, körde upp sig igen... De andra stod stilla!!! "En sån ska jag ha!"

När jag några år senare stiger in i Stefan Mobergs rum på ett kollektivboende i Växjö så står den där! Han har plockat ner en Seven, burit in den i lägenheten och satt ihop den igen. Helt galet. Efter en del övertalning och ett halvårs intensivt sparande så var den min.

Jag var med om att starta en Sevenklubb – vi var fem medlemmar när vi startade och 14 medlemmar när jag sålde min Seven för att köpa hus. Har fortfarande en massa bilder från våra träffar.

1987 bestämde jag mig för att köpa en Seven igen. Ringde klubben, fick en matrikel och ringde runt för att få tag i en serie 2å igen. De flesta var inte till salu. Eller nerplockade i delar eller renoverade till raggarbilar. Fick kontakt med Per Roxlin, som inte ville sälja men tyckte det kunde vara kul att ses och prata Seven.

När vi stod där i garaget så upptäckte jag ett Sevenchassi hängande i taket. Det visade sig vara ett chassi (Eller rörstumpar som liknade ett chassi) till en serie etta. En raritet. Efter en del förhandlande om att sälja S2´an till mig och istället renovera S1´an så kom vi överens om att jag fick köpa S2´an. På ett villkor:

"Du måste raca den"

????

"Banracing!"

"Men jag har aldrig raca´t"

"Då får du inte köpa den"

"OK, jag raca´r – hur gör man?"

Ja, så började det. Jag blev så biten att jag hållit på i 26 år nu och har ingen ambition att sluta. Så tack, Per, för att du tvingade mig.

Sedan har den stackars bilen fått utstå många smällar, tappade skärmar, brunnet elsystem, knäckt framvagn mm.

I många år hade jag en hängiven meckare, Harry, som jag tror älskade min Seven lika mycket som jag själv. Tyvärr gick han bort i lungcancer för flera år sedan och sedan dess är sig ingenting likt. Jag själv är urkass på att mecka, så bilen har vandrat mellan flera

verkstäder, där ingen har känt för bilen som Harry gjorde och det har kostat mig mycket blod, svett och pengar.

För ca tre år sedan fick jag oljepumpen renoverad. Några lopp senare skar den och drog sönder drevet på kamaxeln. Kändes som en bra idé att låta någon annan meckare att titta vad som hänt.

En ny kamaxel på plats och ett race som slutade med en allt mer hackande motor. Kamaxeln uppäten av spån. Meckaren var klok nog att inse sin begränsning och jag fick hitta en ny. Efter mycket letande hittade jag en specialist på racing som tog sig an motorn. Konstaterade att den var full av metallspån som ätit upp både kamaxel, kolvar och annat. Ett nytt block? Efter mycket mätande kunde han konstatera att det gick att borra upp blocket och beställa nya kolvar. Okunnig som jag är gick jag med på det, det lätt vetigt. Priset skulle stanna på SEK 25.000 - 30.000. Efter en minutiös rensning från spån satte han ihop motorn. Efter någon timme i bänken började den hacka – "materialfel på kamaxeln". Eller? Beställning av specialhårdad kamaxel



Foto: Fredrik Moberg



(månaderna går...) Ny rensning från spån. In i bänken igen. Det fungerar! Överlycklig kommer jag för att hämta motorn. Blir inte lika överlycklig när jag får reda på att prislappen sprungit iväg till över hundratusen! "Inga pengar, ingen motor." Bedrövad betalade jag, det var ju ett race två veckor senare och motorn skulle i bilen.

Efter att ha missat nästan två säsonger är jag på G igen. Ett lopp i höstas.

Började våren med att motorn gick på tre cylindrar, men efter att ha bytt tändstift så gick den igen. Nu senast på Bulltofta – samma problem igen. Körde trots det på till 120%, men det gick självklart inte att vinna med den motorn.

Många kompisar i klubben engagerade sig, teorierna och testerna haglade, vi kollade tändstift, tändkablar och jag vet inte vad. Ingenting hjälpte.

Veckan efter ringer Ludde och erbjuder sig att hjälpa mig i ett försök att hitta felet. Fredagen den 31e bokade jag av alla kundbesök mm för att köra min Seven på släp (Stort tack, Jan) till Malmö. Efter två timmar visste jag att jag hade kompression (Mardrömmen nr ett), att det var ett el-fel osv, men den gick fortfarande orent. Några dagar senare kunde en lokal meckare i Löddeköpinge fixa det. Bilen går som ett skott igen! Sturup Raceway nästa.

Nu hoppas jag bara kunna hitta den där meckaren som brinner för racing..... Som tar sig an min Seven som sin egen bil, som vill vara med om att dela glädjen över att få min gamla Seven att klå "de stora grabbarna"..... Som Harry.

När du läser detta vet du kanske hur det gick....

Foto: Fredrik Moberg

Etanol i bensinen

Bengt Nylén

Inför sommaren har jag gjort en förfrågan hur läget är betr etanolinblandningen och svaren återges nedan. Svaren är inkomna i slutet av april. Den 95 oktaninga har innehållit 5% etanol redan tidigare så det har jag inte frågat något om.

Statoil

I vår 98 oktaninga bensin så finns det ibland etanol från 0 upp till max 5%. Den är vanligast utan etanol men beroende på variation på leveranser så förekommer 98 med etanol. Stationen vet inte om de har med eller utan etanol i 98an. Vi kan alltså inte garantera var och när 98an är med eller utan etanol. Upp till 5% etanol fungerar bra i nästan alla bilar och när det gäller äldre fordon så är det inte motorn utan oftast tätningar och packningar som ibland kan må dåligt av etanolen, torkar och blir spröda. Etanolen har bra egenskaper när det gäller att "ta hand" om kondensvatten i tanken eftersom etanolen och vattnet blandar sig. Minskar därför risken för problem med kondensvatten i tanken.

Beträffande oktantalet så är en 98 oktaninga med etanol att föredra eftersom etanolen har en oktantalshöjande effekt och det är inte ovanligt med oktantal strax över 99 oktaninga när produkten miles 98 innehåller etanol vilket minskar risken för knackning vid "aktiv" körning med fullt gaspådrag.

OK/Q8

OK/Q8 svara bara kort att deras 98 oktaninga innehåller 5% etanol.

St1

Säljer endast 95 oktaninga.

Shell

Shell V-Power, som säljs via Shellnätet är vår högprestandaprodukt produkt, 98+. Den innehåller idag 5% etanol för att bidra till en miljömässigt hållbar utveckling, en viktigt utveckling för att denna typ av produkt ska kunna fortsätta att finnas på den svenska marknaden.

Etanol är en långsiktigt hållbar förnyelsebar produkt, som uppfyller den införda lagstiftningen kring hållbara drivmedel, som gör att vi ytterligare minskar miljöpåverkan men i tillägg fortfarande kan erbjuda bränslen som ger kraftfull prestanda kombinerat med skydd för motorn.

Biltillverkarna har under lång tid anpassat sina motorer för att kunna köras på inblandning av etanol i bensinen. Vi har under 10 års tid blandat 5% etanol i blyfri 95 vilket gör att vi har lång erfarenhet som visar att det inte är någon riks för att gummi i bränslepump, slangar eller packningar löses upp av låginblandning av etanol.

Gällande högre motortemperatur binder etanol mer värme vid sin förångning än bensin varför etanolen ger en avkylande effekt. Genom att inte förändra bensinens totala syrehalt eliminerar vi risken för en förhöjd motortemperatur p.g.a. avmagringseffekten.

Den förnyelsebara etanolen ersätter en syrerik icke förnyelsebar komponent vilket gör att bränslets syrehalt/energiinnehåll i praktiken förblir oförändrat och så också bränsleförbrukningen.

Gällande korrosion innebär kondensvatten i bränsletankar alltid en risk för rost. Etanolen minskar dock risken för kondens eftersom bensinens grundformulering innehåller K-skydd,

samt att Shell V-Power har ett inbyggt korrosionsskydd som en extra marginal.

Inblandningen av upp till 5% etanol är accepterat av de flesta motorfabrikanter. För att inte "prestandabilar" skall komma i dålig dager avseende miljöutsläpp är det viktigt att även dessa fordon kan köras på en produkt som är lite snabbare mot miljön, något som vi menar är helt rätt steg att ta.

Eftersom all Shell V-Power tillverkas efter Shellutvecklade recept har vi de bästa förutsättningarna att kunna tillhandahålla en bensin med jämn och hög kvalitet vilket gör att köregenskaperna inte försämras med den nya formuleringen.

Jet

Vår 98 oktaninga kan innehålla upp till 5% etanol.

Preem

Preems Bensin 98-oktaninga uppfyller gällande standard för bensin. Gällande standard tillåter låginblandning av etanol i bensin 98-oktaninga. Det innebär att bensinkvaliteten som tankas vid Preems stationer kan såväl vara med som utan innehåll av etanol. Den 98-oktaninga bensinen kan innehålla upp till 5 procent etanol.

För mer information kring detta hänvisar jag till preem.se.

Slutord

Det är tydligt att vi får vänja oss vid att det är etanolinblandning även i 98 oktaninga. Det är ju ett EU-direktiv som styr detta.

Kylproblem?

Satsa på en effektiv och vattenfri kylvätska, som varar bilen ut.

Brakar se på Discovery's TV-program Wheeler Dealers där man köper in halvrisiga klassiska bilar för en billig peng, fixar till dem och säljer dem med vinst.

Vid ett tillfälle var en Triumph TR6 ett av deras objekt. Noterade att när Edd China skulle fylla på kylvätska använde han en speciell typ av kylvätska, som ej innehöll vatten. Dessutom var kokpunkten 180 grader C och därmed skapas ingen ånga med åtföljande ångtryck och risk för utsläpp/läckage. Edd demonstrerade detta med att öppna kylarlocket utan sprut på en varm motor som var i full gång.

Fann detta mycket intressant och började googla på nätet. Hittade där tre stycken produkter med benämning **EVANS 100%COOL, Evans Waterless Engine Coolant** samt **4-life Advanced Engine Coolant**.

Egentligen är det nygamla produkter, som har funnits på marknaden i många år. Evans som är en amerikansk produkt har förekommit mer än 20 år, men endast varit tillgänglig för storförbrukare såsom bilmuseer, racing teams och tillverkare av mycket exklusiva bilar, mycket pga att det varit mycket dyrt. Produkterna har även med åren förbättrats kontinuerligt.

Evans 100%COOL är en universal produkt primärt avsedd för USA.

Evans Waterless Engine Coolant är avsett för Europa och finns i olika varianter för olika typer av bilar och därav motortyper t.ex *Vintage COOL 180* och *Classic COOL 180*.

Evans Waterless Engine Coolant fick helt nyligen en svensk agent, Dick Hermansson: info@evanscooling.se

"4-life" Advanced Engine Coolant som är universell, är en brittisk produkt men inte lika seriös som Evans.

Varför använda Evans kylvätska istället för den vanliga 50/50-blandningen av vatten/glykol?

Kylning

- Kokpunkten 180 grader C innebär att motorn aldrig kan koka och skapa övertryck i kylsystemet. Därmed mindre risk för läckande packningar/tätningar och kylslangar.

- Ingen väskförlust då ingen ånga bildas, som kan läcka ut och därmed inget behov att fylla på kylsystemet.

- Förhindrar så kallade "hot spots" i förbränningsrummet förorsakad av lokala ångbildningspunkter, som ger mycket dålig kyleffekt, vilket i sin tur kan leda till allvarliga motorskador.

- Inga knackningar pga "hots pots" i förbränningsrummet, vilket medger något tidigare tändning och därmed högre effekt.

- Eftersom ingen ånga bildas förhindras även kavitation vid vattenpumpens insug, som har ett lägre tryck än det övriga kylsystemet och därmed erhålles bättre pumpverkan, bättre kylvätske-cirkulation och kylning.

- Bättre kyleffekt vid höga effektuttag både på väg och racerbana. Innebär även möjlighet till att använda mindre kylare.

- Ingen efterkokning när en hårdkörd motorn stannas pga av den höga kvarstående värmen i topplocket. Vanlig kylvätska kan börja koka och öka trycket varvid kylarlocket kan öppna med utsläpp av kylvätska.

Korrosionsskydd

- Skyddar alla typer av metall mot korrosion.

- Används helt outspädd och innehåller inget vatten, som kan orsaka korrosion.

- PH balanserat, ingen sura/syrliga föroreningar eller kalkavlagringar.

- Har långtidsverkan, varar bilen ut. D.v.s. eliminerar behovet av regelbundna byten av kylvätska för bibehålla korrosionsskyddet.

Frostskydd

- Ned till -40 grader C.

- Har långtidsverkan, varar bilen ut.

Övrigt skydd

- Skyddar gummislangar, packningar och andra komponenter i kylsystemet.

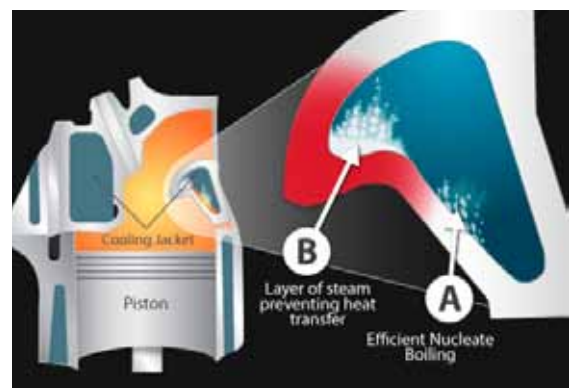
- Förhindra kavitation på våta cylindarfoder.

Mer information

- För detaljerad information om produkterna se:

www.evanscoolants.co.uk, där finns även en filmsnutt från Wheeler Dealers med Edd China.

- För priser kontakta **Dick Hermansson**: info@evanscooling.se



Exempel på hotspots

A. Effektiv bubbelkokning är stadiet innan ångbildning men ger fortfarande god kylning.

B. Skikt av ånga som förhindrar värmeöverföring från het motordel till kylvätska – "hot spot" uppstår med risk för skador. Ångas värmeöverföringsförmåga är endast 1/30 del mot hett vatten.

PIT-BOARD

Bilmeck sökes:

Bilmeckare sökes till min Lotus Seven -61,a med Ford motor.
Kör i Roadsport B.
Thomas Ahrens, 0708-79 11 00, thomas@ahrens.se

MGB-1968 säljes (två ägare)

Bilen är i bruksskick, dock avställd för tillfället. Nyligen bytt stötdämpare o alla bussningar fram. Renoverat hydralsystem för broms o koppling samt alla kylslangar. Nya strålkastare, nya däck på nya förstärkta lackade ekerfäljar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo kom och titta om du är seriös spekulant.

Pris 98.000:-

Ring 0733-400 593 eller nv.service@live.se

Mats

Klubbsläpet säljes!

Cargo 1100, 1985. Totalvikt 1100 kg. Maxlast 590 kg.
Regnr ENP 097.

Ett rejält skåpsläp med aluminium-stomme och beklädnad. Nyrenoverade bromsar. Besiktigat tom 2014-05-31. Skadad i ett hörn efter påkörning, därav priset.

Säljes till klubbmedlem för 9.000:- inkl moms.

Intresserad?

Kontakta Mats Ek,

042-29 22 22 alt.

0738-13 30 40



Klubbregalia MSCC

Beställer gör du av:

Andreas Freed
andreas@mscc.se

På hemsidan hittar du mer information om alla produkter som finns till försäljning. Kepsar, dekal, muggar och mycket annat.



Soft shell-jacka

Mjuk och skön men ändå med bra andningsförmåga och vind- och vatten-tätt.

Pris: 800:-



Tenniströja / Pike

Kvalitets tröja från Slazenger.
Finns i: Svart, vit och grå.

Pris: 300:-



Väst

Varm och skön vadderad väst med dunkänsla

Pris: 800:-