

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 3
2013



SSM 40 ÅR

SSM nominerat till Guldkärnan 2013

Tätstrid i Roadsport C

KM 4 - Minnesberg

Rolf Dawidzon och hans MGB GTS -67



Guldkärnan

2013 - Årets evenemang



Ordförandes spalt



Var tog sommaren vägen? Nu skriver vi september och det återstår bara en deltävling i vårt KM, det traditionella höstracet, ett heldags evenemang på Ring Knutstorp. I år har KM-organisationen åter igen vikt en del av dagen för er som vill åka på bana men ej delta i tävlingen. Det erbjuds möjlighet att köra på banan under enklare former, många frågor om detta

men tidigare år har deltagandet inte riktigt motsvarat förfrågningarna, i år hoppas vi fler tar chansen och kommer ut till Knutstorp den 6:e oktober.

Backtävlingen i Minnesberg är ett mycket trevligt inslag, en rolig och lite annorlunda form för tävling, gott om tid att snacka med kompisarna mellan körningarna. Det är klart extra trevligt med all uppmuntran som de boende i Minnesberg bjuder på. Byn går man ur huse när vi kommer.

Naturligtvis var SSM sommaren höjdpunkt, det kunde knappt bli bättre, fint, väder, glada deltagare och en riktigt trevlig fest för att fira att vi körde för 40:e gången. Som ordförande blir man både stolt och glad över att se den glädje vi tillsammans skapar. Dessutom blir man imponerad över hur ca 150 frivilliga funktionärer under en helg genomför evenemanget på bästa sätt.

Stort tack till alla er som bidrog med genomförandet av årets SSM, Ni ser till att vi stärker vår position som ett av motorsveriges bättre evenemang.

När detta skrivs så skall vi strax ge oss i väg på besök hos Borg Warner där vår medlem Hans Auhlin tillsammans med kollegor skall berätta oss om fyrhjulsdrift och hur man optimerar det i moderna bilar.

Håll utkik på hemsidan för där kommer höstens evenemang att läggas upp inom kort.

Vi ses

Omslagsbild av Anders Karlsson, anderskarlsson21@gmail.com

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 Sprägatan 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.				

Svenskt Sportvagnsmeeting 40 år

Robin Wachmann

Första helgen i juli genomfördes vårt 40:e SSM i bra väder och med lyckat resultat.

Jag måste säga att det är smått fantastiskt att vår klubb är ansvarig för en tävling som har anordnats under 40 år i sträck. Snacka om att SSM har gjort ett rejält avtryck i racing Sveriges historia!

14 heat bestående av SPVM, RHK och SEVEN genomförde årets upplaga av SSM.

Då styrelsen ville göra något speciellt för alla deltagare och funktionärer,

för att fira vårt 40-års jubileum, så anordnades via festkommittén, festtält, orkester, komiker och välsmakande grilltallrik till alla vilket gjorde lördagskvällen till en lyckad jubileums kväll.

Med risk för att det låter som tagit från en grammis utdelning, så skulle jag vilja tacka alla klubbmedlemmar som ställde upp och än mer, alla ni respektive och våra kompisar i Hyllinge MS, som hjälpte till med årets tävling.

Vid årets genomförande hade vi förvisso tur med vädret men det är

garanterat inte enda anledningen till att många av deltagarna hört av sig, tackat och gratulerat till genomförandet av ett av de mest lyckade SSM någonsin.

Så jag hoppas att ni, funktionärer, sträcker på er och är stolta över att ha varit delaktiga i genomförandet av Nordens största och populäraste racinghelg.

Tack allesammans!

SSM nominerat till Guldkärnan 2013

Anders Hedlund

Marknadsföreningen i Helsingborg delar ut varje år ut priset Guldkärnan, det gör man i fyra kategorier, årets designer, årets marknadsförare, årets personlighet och årets evenemang. Svenskt Sportvagnsmeeting har tillsammans med "Kuli i Juli" och Hovturnen blivit nominerad nominerade bland ett stort antal förslag i kategorin årets evenemang. "Kul i Juli" har under 45 år bjudit helsingborgare på gratisunderhållning, ett evenemang som varje gång lockar 6-7 000 personer. Hovturnen är ett projekt som drivs av Willy Craaford där artisterna rider mellan scenerna runt om i Skåne. Det är proffsiga och kompetenta medtävlade vi har.

Vi har som nominerad fått ett diplom på vilket det står:

"Guldkärnan för årets evenemang ska inspirera arrangörerna att utveckla sin idé ytterligare inför kommande år. Det ska också uppmuntra och locka andra att skapa nya starka evenemang som kan driva utvecklingen framåt och göra Helsingborgsregionen attraktiv"

Den 10:e oktober kommer vinnaren att avslöjas så fram till dess gläds vi åt att vårt evenemang också syns utanför vår krets.



Rättelse

En redaktionell miss utelämnades författaren till artikeln om Kylproblem.

Carl-Gustav Victor skrev artikeln.

Tätstrid i Roadsport C

Pierre Pettersson

Det är lördag och med viss spänning jag kör till Sturup och årets tredje KM. En bana jag brukar tycka är svår att känna mig snabb på och denna dag behöver jag bra resultat eftersom jag ligger på samma poäng som Fredrik och hans Fiero. Jag rullar ut på första tidsträningen och lyckas sätta några bra varv men jag får bråka lite med växellådan och slitna synkringar som verkar göra sig mer påtagliga på den här banan. Under andra tidsträningen märker jag att däcken tappar allt mer, jag visste innan tävlingen att de var ganska slitna och på gränsen att klara sig. Bilen blir allt yvigare och det är allt svårare att inte låta bakdelen gå ut i sladd. När alla tidsträningar är över ser jag lättat att jag placerade mig uppe på andra plats, vilket för tillfället ger mig en liten fördel i klubbmästerskapet. Senare i racet visste jag att det gäller vara på hugget i starten eftersom Fieron som startar direkt bakom är startsnabb. Vi ställer upp för start, lamporna släcks och jag kommer iväg bra. Nu gäller det att hålla placering. Jag förstår att däcken kommer bli problematiska och jag försöker hålla tempen nere genom att köra något lugnare där det är svårt att köra om. Desto längre loppet går desto större blir Fieron i backspegeln. Tillslut går det inte längre hålla undan och jag får se mig bli omkörd. Sammanfattningsvis var det en riktigt lyckad dag, den innehöll just det som gör det kul att köra racing. Tävla när det är jämt och varje detalj gör skillnad. Att få till en enskild kurvtagning kan göra skillnad om man är framför eller bakom.

Nästa tävling i kalendern var Minnesberg, en tävling där det alltid verkar hända lite extra. Ett år fick jag punkte-



ring, det var dock inte värre än att det gick pumpa upp just innan start och sen raskt försöka sätta en tid. En liten distraktion jag gärna sluppit men det räckte till tredje plats. Året efter var tätstriden extremt tight och jag gjorde allt för att köra lite snabbare. Till slut gick jag över gränsen vad bilen tillät och kom farandes på sladd över mållinjen, 90 grader längs färdriktningen och fångade tidtagnings-utrustningen med dörrsidan. Turligen gick tidtagningen återställa så dagen kunde fortgå. Kollisionen lämnade ett litet minnesmärke på dörren men jag var inte så brydd då eftersom jag lämnade tävlingen med min första KM förstaplats. Året därpå berättades på förarmötet att slutet på banan hade justerats eftersom hastigheten innan varit lite väl hög samtidigt som man tittade mot mig. Den tävlingen tappade jag generatorremmen och därmed 12V laddning. Jag beslutade att fortsätta köra så länge batteriet orkade hålla bilen vid liv. Det gick förvånansvärt länge, jag kunde tom. vara

med på publikkörningen. Efteråt fick jag låna ett laddat batteri så jag kunde ta mig hem.

Inför årets Minnesberg funderade jag på vad vilken oväntad överraskning som skulle hända i år. Det klarade sig dock utan någon extra dramatik, istället blev det en aning frustrerande tävling då jag inte lyckades få till någon riktig kanonrunda. Antingen körde jag lugnt och långsamt eller så touchade jag en kon. Det var framförallt den första chikanen som var problemet. Den var trång och det var svårt att knixa igenom bilen utan tappa allt för mycket fart.

Nästa race blir avgörande för klubbmästerskapet så där hoppas jag på revansch.

KM 4 - Minnesberg

Lars-Erik Lundin

Även i år fick MSCC tillstånd att köra den traditionella backtävlingen i Minnesberg, vid väg 108 mellan Trelleborg och Svedala.

Minnesbergsborna

Samfällighetsföreningen i Minnesberg gav oss sitt benägna medgivande till tävlingen. Det är en stor förmån för oss att kunna köra en tävling av det här slaget och vi gjorde vårt bästa för att se till att de tidigare årens framgångar upprepas.

Byalaget Minnesberg ordnade försäljning av fika och gemytlig lunch till alla deltagare och funktionärer. Hamburgare, grillad korv och fika smakade himmelskt efter en aktiv förmiddag. Låt oss hoppas att servicen kommer att upprepas 2014.

Förarna satsade vilt så konor i chikerna for om öronen på funktionärerna. En härlig upplevelse och med en lokal publik som uppskattade racing på hög nivå.

Resultat från Minnesberg finns att läsa på MSCC:s hemsida.

Fotograf: Fredrik Lövgren



Cool tävlingsledare



Lunch



Publikåkning på båda bilderna

Rolf Dawidzon och hans MGB GTS -67

Carl-Gustav Victor

Lite om Rolfs bakgrund i sportbilsvärlden

Rolf

I MG sammanhang en relativt ung spänststig man på 60 v arar, som sedan barnsben spenderat mycket tid i skog och mark som orienterare. Till vardags arbetar han sedan 2002, som teknisk officer på FMTS (Försvarmaktens Tekniska Skola) i Halmstad, vilket bl.a innebär mekandet med betydligt snabba farkoster än MG-bilar, m.a.o. JAS 39 Gripen. Innan dess var det Drakenplan på F10 i Ängelholm. Där intill i Vejbystrand har Rolf sin "MG-hangar" där han mekar med sina MG-bilar.

Det här med sportbilar fångade Rolfs intresse först när han närmade sig de 40. Innan dess var det fokus på lite äldre BSA-motorcyklar från 1949 och framåt. Han har kvar en BSA Shootingstar 441cc från 1967.

MGB GT – 66

Efter det Rolf bildat familj och fått tillökning växte tanken sig fram att skaffa ett annat hobbyfordon typ sportbil, där hela familjen på 3 pers skulle rymmas, m.a.o. en 2+2 bil. Man kom snabbt fram till att en MGB GT skulle passa perfekt, så 1993 inköptes en MGB GT -66.

Rolf blev ganska omgående medlem i MGCC och deltog under åren i ett antal arrangemang som South Centre anordnade.  r 2001 kom han i kontakt med MSCC och fick upp ögonen för möjligheten att kunna köra klubb vlingar på bana med sin sportbil. Rolf blev därför även medlem i MSCC och tog 2002 f rarlicens och började deltaga i klubbmästerskapet, som gick på olika banor i västra Skåne.

Rolf tävlade i klass C (min 11.51 kg/hk), men som vanligt när det gäller racing, så g r det inte fort nog. Han ville därför anpassa bilen f r banracing men insåg det skulle inkräkta på den ursprungliga användningen av bilen, så den fick förbli "familjesportbil" fram till våren 2011 då den såldes.

MGA – 61

När MGB:n såldes hade den tredje familjemedlemmen flugit ur boet och då fanns ju inte längre kravet på att en sportbil måste rymma 3 pers. Utan drömmen om en MGA kunde då förverkligas. Rolf hittade en 61:a i körbart skick men något pattinerad. Bilen visade sig vara en lite udda. Den hade under tidigt 70-tal byggts om med annan inredning och Volvo rally instrumentering, men det har bara berättats f r Rolf av den förra ägaren, som återställde inredning och instrument till originalskick. Men det finns fortfarande Volvokomponenter i bilen i form av en B20 motor, Volvo växellåda med överväxel och Volvo kylare, som innebar en omregistrering av bilen 1973. Bilen med motorbytet blir därmed i  r veteranklassat med 40  r.

Rolf har funderat på att byta motorn mot en MGA motor, men under körningar i somras gick bilen mycket bra, så tillsvidare f r det anstå med motorbytet.

Förra vintern renoverades bromssystemet och nya hjul anskaffades. Nu i vintras renoverades motorn med effekt-höjning till ca 120hk och motorrummet snyggades upp med bl.a en MGA kylare.

Kommande vinter kommer eventuellt kaross och ram för genomgå en helrenovering.

Rolfs MGB GTS – 67

Varför MGB GTS – 67

I och med klubb vlandet blev Rolf intresserad av historiken kring MG:s t vlingsbilar och började l sa diverse artiklar och böcker om dessa. Speciellt intresserad blev Rolf av MGC GTS, som han tyckte var en trevlig och tuff bil och tänkte sig kunna bygga en "look alike" f r rimliga pengar. Originallet med reg nr MBL546E, som fångade hans intresse fanns beskrivit i en artikel om MGC GTS. Bilen var en av två tillverkade l ttvikts MGC GT ur en serie av 6st specialtillverkade MGC GT karosser av aluminium med bottenplattor av stål. För tillverkning av aluminiumkomponenterna användes de normala press-verktygen. Var en komplicerad och dyrbar tillverkning. Det som visuellt skilde dem från vanliga MGB GT var att hjulhus ppningarna var ordentligt utbyggda i jfr med std. (Skärmarna benämndes sedemera "Sebring wings"). Strukturen var MGC med bl.a torrosions fjädring fram.

Bilen skulle delta i Targa Florio 1967, men eftersom MGC ännu ej var officiellt presenterad benämndes den MGB GTS. M rknigen på bakluckan var dock m rkt MG GTS, vilket bibeh lls även efter lanseringen av MGC. I bilen satt en MGB motor baserat på ett tjockv ggit block uppborrat till 2004cc och trimmad till 150hk. K rdes av Paddy Hopkirk och Timo Mäkinen och kom totalt på en uppseedv ckande 9:e plats. Andra gången bilen tävlade var på Sebring 1968, men då försedd med en 200hk MGC motor och MGC huv. Slutade 10:a totalt, bästa placeringen någonsin f r BMC på Sebring. S t i GTS  r med all sannolikhet relaterat Sebring.

Rolf letade en tid efter ett lämpligt objekt och hittade våren 2002 en bil i Småland. Var ett avstannat modsportbygge, som stått still i många år. Rolf påbörjade genast förvandlingen av bilen till en "look alike" MGB GTS anpassad för Roadsport B (vikt/effekt 5.20 – 6.99 hk/kg), d.v.s en racerbil, som fortfarande är godkänd för väg. Bygget blev klart 2007 och registrerades som ombyggt fordon, (i princip ett amtörbygge där man behåller den ursprungliga årsmodellen och de flesta av reglerna från den tiden).

Tävling

Sedan 2007 har Rolf tävlat med bilen i MSCC:s klubb-mästerskap, SSM (Svenskt Sportvagnsmeeting), SPVM (Svenska Sportvagnsmästerskapet), en del tävlingar i Hyllinge MS klubbmästerskap samt även provat på att köra på is med rallydubbade däck, m.a.o. ett rätt så aktivt tävlande. Tävlingsframgångarna har varit relativt hyfsade med vinst i klubbmästerskapet 2012. Första deltävlingen (KM1) 2013, som gick på Ring Knutstorp började bra med nytt personligt rekord betr. varvtid samt seger. Denna seger blev dock dyrköpt eftersom det blev skador på topplocket, (även en Volvo-motor kan tydligen ta stryk). Blev att sätta igång med att tillverka en ny topp, men blev tyvärr inte klar för deltagande i det 40:e SSM:et. Många hade nog gärna sett Rolf i aktion på banan i sin fina MGB GTS.

Förutom racingkörning händer det att Rolf tar ut bilen korta sträckor på vägen men komforten för vägkörning är inte den bästa. Den tidigare GT:n och den nuvarande MGA:n är ju komfortablare alternativ.



Rolf Dawidzon tidig lördagsmorgon vid SSM 2012 på Knutstorp bredvid sitt mycket fina specialbygge av en "look a like" MGB GTS.



Rolfs bil från ett perspektiv som många medtävlare får beskåda. Notera registrerings skylten, bilen är klassad som Roadsport B och får köras på allmän väg.

Tävlingsmodifieringar på GTS:n

Motor

- När bilen köptes satt det en Volvo B20 i den samt medföljde en Volvo B21. Den sistnämnda användes som referens under uppbyggnaden av bilen. Sedan ersattes den med en Volvo B23 E motor byggd för rally. MGB motor blev aldrig aktuell då Volvos motorer är både stryktåligare och tål högre effekt. Ett alternativ hade varit en Rover V8, men skulle bli dyrare och så skulle bilen hamna i värstingklassen Roadsport A.
- B23 E motorn är på 2,3 liter, 4 cylindrig och har en enkel överliggande kamaxel.
- Rally topplock typ 531 med 8 ventiler, försedd med större natriumkylda ventiler, insug 48mm / avgas 40mm, samt bättre utformade kanaler och förbränningsrum.
- Vassare kamaxel GL 71
- Förgasare, dubbla Weber 48 med ett gemensamt stort ITG filter. Till det ett stort separat luftintag.
- Grenrör Timo 4-2-1 med 2.5" avgassystem
- Oljesump från Volvo 360 av aluminium och försedd med bafflar invändigt och kylflänsar utvändigt. Passar fint bakom original framvagnsbalk i MG:n
- Kopplingen en Tilton enskivig sinterlamell på ett lättat svänghjul.
- Kylare Volvo 240 specialbyggd med annat cellpaket av Kylarservice i Halmstad. På kylarens framsida en stor tryckande Spaal elfläkt.
- Oljefilter, Volvo original frisittande och av engångstyp
- Oljeuppsamlingsbox från vevhusventilationen (krav i racing), frisittande.
- Oljekylare typ MGB
- Har haft hjälp med trimningen av Mercedia (Henrik Rosengren) i Norra Vram samt Bertil Carlsson i Vejbystrand. Motorn bromsad hos Mercedia till ca 220+ hk.

Transmission

- Växellåda Volvo M51 (anv. till manuelt växlade 262:or med V6 motor), 5 växlad med utväxlingen 1:1 på femman. Från början användes en Volvo M47 låda, men höll ej.
- Bakaxel Volvo 242 med aluminium differentialhus (togs fram till Volvos tävlings 242:or med turbo, som bl.a vann EM för std. vagnar 1985). Diffbroms och utväxling 3.73.

sid. 8



Cockpit med två tävlingsstolar och en stabil skyddsbur. Instrumentbräda och dörrarnas sidopaneler är intakta men resten av inredningen är borttagen.



Bakre delen av cockpit. Notera den stabila skyddsburen samt 4-punktsbältet på förarplatsen.



Ett prydligt motorrum med mycket Volvo: motor B23, kylare 242, bromssystem 242. På höger sida den kraftiga luftintagsslangen till de två Weber 48:orna.



Motorrummet i en annan vy. Vänster sida fritt sittande oljefilter, oljeuppsamlingsbox för vevhusventilationen. Notera att värmesystemet är bibehållet.



"Bagagen" med en nedsänkt Volvo Amazon bensintank. Original Volvo tankgivare är ersatt med flottör, som döljs av skruvlocket.



Kontroll av bränslenivå, locket skruvas av, flottören med pigg flyter upp och uppstickshöjden kan mätas med en specialsticka.

Vätskor

- Kylvätska, röd glykol
- Motorolja, Biltema Heavy Lube Mineral 20W-50, bytes två gånger per säsong.
- Växellådsolja, Castrol Manual SMX-S
- Bakaxelolja, Castrol SAF-XS
- Bromsvätska, Motul RBF600
- Bränsle, tidigare Shell V-Power 98 oktan men fr.o.m. 2012 Preem 98, som påstås i realiteteten ha högre oktantal än Shell. Dock något osäkert hur det förhåller sig.

Chassi

- Framaxel original MGB med original stötdämpare men med kortare spiralfjädrar typ 660 lbs/in, samt polyuretanbussningar, från Moss UK.
- Negativ camber och bättre hjulgemometri genom ombyggda spindlar, som flyttar upp hjulaxeln och övre bäarmen 1", inköpta från USA.
- Krängningshämmare fram 1"
- Bak race bladfjädrar med vända hanken och nylatronbussningar, från Moss UK. Sänker bakvagnen med 2.5".
- Ingen krängningshämmare men panhardstag för att fixera bakaxeln i sidoled.
- Stötdämpare, Koni teleskop justerbara, kör alltid med mjukaste inställningen

Bromsar

- Volvo 240 original bromssystem inkl. servo, men fram med Volvo 740 bromsskivor 287mm ventilerade och Wilwood ok.
- Bromsbelägg EBC röda både fram och bak

Hjul

- Däckdimension 225/50ZR15 91W på 8x15" fälgar både fram och bak
- Fälgarna är specialtillverkade av Minilite enl Rolfs angivelse av fälgskivans offset (inpressningsdjup).
- Fälgarna har en positivt offset (fälgskivan ligger utanför fälgens mittlinje) för att klar den bredare Volvo bakaxeln.
- För att få harmoni i spårvidderna fram och bak måste framhjulen kompenseras med breda spacers, som ger en negativ offset.

- Däcken är av fabrikat Toyo typ PROXES R888 DOT competition, tubeless och fungerar bra i både torrt och vått, dessutom billigast.
- För träningsändamål används slitna däck monterade på en uppsättning enklare fälgar.
- Lufttrycket vid bankörning ca 2.2bar efter det däcken värmts upp, vilket innebär 1.6 till 1.8bar för kalla däck.

Kaross

- Karossen är original bortsett från fram- och bakskärmarna, som är av glasfiber och försedda med stora utbuktninga för de breda hjulen.
- Inredningen är utriven utom instrumentbräda och dörrarnas innerpaneler.
- Två stabila tävlingsstolar har installerats och förarstolen är försedd med 4-punktsbälte.
- Instrumentbrädan är kvar men försedd med par extra instrument och brytare.
- Karossen har förstärkts med en kraftig skyddsbur, som följer konturen invändigt.
- Bensintanken är original Volvo Amazon, som är sänkt igenom bagagegolvet. Bränslemätaren är en flotör med sticka, som sticker upp genom hålet i tanktakets egentligen avsett för tankgivaren. Hålet försluts med ett skruvlock.
- Kupévärmare, i stort sett original. Bra vid isracingskörning.
- Batteri, ett stort mc 12V från Biltema, placering normal MGB.
- Bilen har ca 1000kg målgångsvikt efter ett race inkl. förare.

Framtiden

Inga större framtidsplaner f.n. mer än att få ordning motorn samt gå igenom bilen ordentligt inför kommande klubb-tävlingar.

Sedan står MGA:n väntar på att få sin beskärda del av Rolfs omsorg, vilket lär ta sin tid.

Rolf är dock lite orolig över sitt medlemskap i MGCC efter alla avslöjande om Volvo komponenter i sina MG bilar.



Line upp för söndagens heat under SSM 2012



Racet i full gång och Rolf jagas av ett koppel Roadsport B bilar.



Stilstudie av Rolf i sin fina MGB GTS. Notera negativ camber på framhjulet.

Efterlysning

Mångårig medlemmen Björn Norman har städat i lådorna och hittat filmer från trevliga händelser i klubbens historia, Björn lånar nu ut sina filmer till klubben för att vi skall kopiera över dessa i digitalt format.

Har du något i lådorna vilket kan vara av intresse så hade vi uppskattat om klubben kunde få låna dina filmer så att även de sparas.

Tanken är att vi som ett första steg skall få tag i material om klubbens historia och spara detta i ett hanterbart format.

Självklart är vi även intresserade av att få kontakt med någon eller några som tyckt det vore trevligt att redigera och bearbeta materialet lite. Har du film eller du skulle vilja hjälpa till att bearbeta materialet är du välkommen att kontakta Fredrik Olsson enklast på fredrik@mscc.se

Följande nya medlemmar hälsas välkomna

JOHNNY HELLBERG

Kulladalsgatan 8E
215 64, Malmö
Pontiac Fiero GT, -87

BO MATSSON

Byvägen 17
23541 Vellinge

JOHAN GAJMARK

Saxsprintgränd1
21871 Tygelsjö
AC Cobra replica, -14

JOHAN BERGENDORF

Boltensternsvägen 22A
236 38 Höllviken
Porsche 911T Coupe, -70

MIKAEL AAGAARD

Mimersgade 50 4 tv
2200 københavn N Danmark
Mallock mk. 27, -87

ROBERT BELL

Brågarpsvägen 35
24533 Staffanstorps
Westfield, -04

CHRISTIAN NILSSON

Sofielundsvägen 48H
21434 Malmö
Lotus Elise S2 111R, -06

HENRIK JÖNSSON

Storsvängen 9
285 36 Markaryd
Porsche 964 C2, -91

Kommande aktiviteter

Oktober

5 KM 5 på Ring Knutstorp

November

29 Funktionärs gokart
Lördagen den 29/11
bjuder MSCC alla som ställt upp som funktionärer på våra arrangemang under 2013 på gokartkörning som tack!
Medlemmar som inte varit funktionärer är också välkomna att vara med, men då till en subventionerad kostnad. För mer info se vår hemsida.

Intresseanmälan racingkurs

Förra årets racingkurs blev snabbt fulltecknad och vi avser därför köra ytterligare en kurs om intresse finns:

Utbildningen har som målsättning att ge deltagaren en fördjupad kunskap om racingbilen, dess potential och möjligheter samt kunskap om hur bilen kan ställas in m.m. Syftet är att öka konkurrenskraften, snabbheten och säkerheten för de ekipage som direkt eller indirekt deltar i utbildningen.

Preliminärt första kurstillfälle slutet oktober (17/10) och andra 21/11, övriga under vinter/vår.

Avgift 1500:-

Anmäl ert intresse till Anders på anders.e@mscc.se

**Besök vår hemsida
mscc.se**

PIT-BOARD

MIG-svets säljes

Äldre väl fungerande 3-fas 200A MIG-svets säljes. Komplet med bra slangpaket (Euro-koppling) och gasregulator. Gastub ingår ej. Svetsar allt från tunnplåt till grövre smide. Pris 3.500 kr
Ring 0705-535091 eller fredrik@mscc.se
Fredrik

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 sittbrunnkapell 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:-