

MSCC

BULLETIN

En tidning för medlemmar i MSCC



NO 4
2013



Foto: Carl-Gustav Victor

SSM 2013 ur ett MG perspektiv

***Lite kring ett tävlingsår i MSCC:s
klubbmästerskap***

KM 5 och Ch.nr. 79-20b-008

Resultat Klubbmästerskapet 2013

Bygge av AGM sportbil



Ordförandes spalt



Nu kan vi summera en trevlig och aktiv säsong, själv är jag just hemkommen från en uppskattad aktivitet, klubbens besök på Porschecenter Syd. Ett trettio-tal medlemmar slöt upp för att inte bara se en imponerande anläggning utan höra lite om modellprogram och Porscheracing. Ivern att ta tag i projekten i garaget stiger markant efter en träff med likasinnade. Ni som har projekt vilka slumrat lite gör rätt i att

komma till en träff, där bjuds inte bara på trevligt umgänge utan du får också en rejäl portion motivation att sätta fart på projektet igen.

Vi har i dagarna dragit igång planeringsarbetet för SSM 2014. Kommande år blir det några förändringar, bland annat har vi arbetat mycket med att försöka utöka körtiden för deltagarna. Vi har lyckats göra det genom att kommande år ta bort det inbjudningsheat vi haft de tidigare åren, vi har också efter diskussioner med banbolaget på Ring Knutstorp lyckats öka den tid vilken vi får köra på banan. Åtgärder som vi tror stärker vårt namn som en av Sveriges bästa racingtävlingar.

Avslutningsvis vill jag bjuda in er alla till klubbens årsmöte den 8:e februari. I år träffas vi i Malmö Börshus där vi förutom sedvanliga årsmötesförhandlingar lyssnar till ett trevligt föredrag och äter en god middag, vi tycker från styrelsen sida att

det är viktigt att ni medlemmar sluter upp så skriv nu in denna aktivitet i kalendern med en gång.

Tyvär blir tid en allt större bristvara, för min del innebär det att jag tyvärr tvingas dra ned på mitt engagemang i klubben, så i min sista spalt vill jag tacka för förtroendet att leda MSCC och inte minsta tacka alla de som under året har hjälpt till att driva våra aktiviteter och evenemang utan er hade vi stått oss slätt.

God Jul och Gott Nytt År!

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 healybengt@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.				

Lite kring ett tävlingsår i MSCC:s klubbmästerskap

Bengt Metz

KM1 Knutstorp

Man kan säga att jag i alla fall hade tur med vädret. Morgon 07.00 embarckerar jag bilen, motorn mullrar igång så att jag säkert väcker alla mina grannar. Glider ut på yttre ringvägen mot Landskrona och in i dimman. Såg knappt framlyktorna på Caterhamen, upp med visiret, kallt som attan och då slappar glasögonen igen omedelbart. Tork, ser något, tork igen i ca 7 mil. Kör mot Svalöv och passerar nåt gult vid vägkanten, uppfattar att det är klubb brodern Thomas Ahrens, jag stannar för att kolla varför han står där, Thomas kommer fram och säger, jag fryser som bara den och ser inget, Thomas hakar på mig och vi åker i rad den sista milen till Knutstorp.

Det klarnar upp och solen blir större och större, det blir årets första riktiga vårdag, så klart när det är KM. Nya Kuhmo däck, annan fjäderuppsättning (den gamla) samt en motor med andra förgasare. Det gick inte bra, motorn tvekar i det centrala varvtalsområdet och jag får inget flyt i körningen, i andra tidsträningen börjar bilen kasa obefogat både här och där, glykol på banan hör jag sedan. Bakdäcken blev alldeles "lasiga", K22 gummit tålde inte åkningen.

En Jumboplats blev det bland idel raketförare för dagen. Åldermannen Ove Schaar gjorde personbästa 3 ggr, höga 1.08or, snabbaste bilarna körde 1.06+. Patrik Rydh snabb som vanligt, Magnus Mårtensson samt Peter Öfverman belade de tre översta platserna på pallen. 1.10.27 eller nåt blev ett av mina snabbaste varv, räcker knappt till en bra placering i Roadsport C. Men som sagt, Tur med vädret.

KM2 Bulltofta

Jag har ofta haft svårt att hitta rätt på konbaner så även idag. Första åket (tre varv) funkade inte tidtagningen. Det blev omåk, det blev ett felritt varv, dvs inga valta koner eller felåknningar, på 1.05.+ vilket jag tog ledningen med. Magnus Mårtensson kom ikapp med ett åk på 1.04+. Jag åkte kring dessa tiderna också men dessvärre puttade jag till nån kon så det blev 5 sek tillägg. Trea blev herr Edlund ca 1 sekund långsammare än mig.

Det bjöds på Kanonvåder och årets första grillspett med en suverän potatisgratäng, sallad, dryck och kaffe. Tack MSCC och Familjen Hedberg. Mina smörgåsar och de obligatoriska äggen fick stanna i matlådan.

Min bil gick bra men det gäller att hantera gasen mjukt med 220-230 hästar i en lätt Caterham dvs lätt att

överköra och få kas på kalla däck och som vanligt en ganska grusig bana. En kanondag och en ny tennbuckla till samlingen.

Bra att ha lite delar med sig. Jag måste bara berätta att man på tävlingarna inte behöver ha en hel buss med reservdelar. Jag har kört med Caterhamen till de flesta tävlingarna under mer än 10 år och har naturligtvis ett stort reservdelspaket med mig i bilen.

Exempel: Ett komplett tändsystem, bränslepump, bromsklossar fram o bak, tändstift, vakummeter till förgasarinställning, tändspole, tändkylblar, däcktrycksmätare, en stor väska med verktyg, div bult o mutter, 2 st. 10-12 liters bränsledunkar, reservhjul, brandsläckare, en liten släckare i cupen, en uppfällbar stol, varningstriangel, saxdomkraft med vev, oljematta eller stor presenning, trunken med racingut-



rustningen och hjälmen. Övriga vätskor till bilen, växellådsolja, diffolja samt 4 liter motorolja. Dessutom har jag haft ytterligare 3 hjul extra med, 4 med reservhjulet. Obs det mesta får plats INNE i bilen, dock inte hjulen. Så plats finns i en Caterham.

KM3 Sturup

Start hemifrån med den vanliga matlådan, två mackor, två kokta ägg och en liten termos kaffe. Jag har ju nära till Sturup så bilen sattes i garaget i Oxie redan på fredagskvällen och släpet fick stå kvar på Tessins väg, mitt mekgarage, i Malmö.

Tidsträningen gick bra men långsamt, motorn ville inte riktigt som jag vill, en stor sk flatspott uppträdde i varvvalsregistrert mellan 3500 och 4500 varv och bilen blev svårkörd i svängarna, ingen riktig fart. Tiderna för Roadsport A var mellan drygt 1.08 och min tid på drygt 1.13 som är en mediåker tid, var som sagt mycket missnöjd med tiderna

men bilen funka bra i övrigt, vann denna gång gjorde Peter Öfverman. Racet efteråt gick hyfsat bra men problemen med flatspotten kvarstod.

På eftermiddagen hade vi möjlighet att låta förare testa på banan på sk trackday manér. Jag tänkte att jag fick passa på och låta någon annan köra min bil på banan så jag kunde testa lite "mappning" av mina förgasare dvs lite munstycksbyten. Jag hade laborerat med lågfartsmunstycken och accelerationsmunstycken men inte blivit nöjd. Jag bad **Magnus "Morty" Mårtensson** åka med min bil på banan och han ställde upp. Magnus kommentar efter en 5-6 varv var att han upplevde att motorn inte är körbar, framförallt i kurvorna, i övrigt var han nöjd med broms, styrning och framförallt att bilen styrde in bra i kurvorna, understyrning har ju varit ett stort problem för mig så jag har bytt tillbaka till mina mjukare fjädrar och dämpare, jag upplever bilen mycket säkrare och jag känner att jag

hanterar bilen på ett säkert sätt, dock inte fort tillräckligt. Efter lite byte av munstycken fick han testa ett antal varv till, det hade blivit mycket bättre men det fanns ytterligare att fila på. Tack Magnus för ditt engagemang.

Ett par överblivna korvar med bröd från Sturups grill slank ner tillsammans med nån dricka sen gick färden hem till Oxie. En bra KM dag.

KM4 Minnesberg

Sen start från Oxie som vanligt, bra väder som skulle hålla sig största delen av dagen enligt div olika meterologer, smyger in bakvägen i Minnesberg och stöter på PO Håkansson som vanligt monterande tidtagningsutrustningen vid målgång. Skjutsar honom nerför backen i Caterhamen. Packar ur mina grejer, reservdelar och verktyg ur Caterhamen som dagen till ära gått på egna hjul till tävlingsplatsen.

Känner en fin känsla i kroppen inför den lite udda tävlingen upp för backen i Minnesberg, det brukar alltid bli tighta uppgörelser i Roadsport A och även övriga klasser. Bilen kändes frisk på morgonen och det ena efter det andra åket klarades av utan incidenter, i år var det dessvärre bara 4 bilar i Roadsport A som kom till tävlingen. För egen del gick det fortare för varje åk men som allt för ofta i Minnesberg var klassbröderna snabbare.

Tiderna blev efter åtta åk
28,161 Patrik Rydh
28,430 Magnus Mårtensson
29,563 Jan-Erling Rydqvist
29,663 Bengt Metz

KM5 Knutstorp

Höstracet på Knutstorp avslutar klubbmästerskapen i MSCC, ca 55 bilar till start i Roadsport RS och Historic





klasserna. De sista 2 timmarna var s.k. Prova på, två heat, nybörjare samt vana förare åkte, ca 30 bilar. Lite nytt på bilen, redan inför SPVM Falkenberg Classic hade jag bestämt att jag testar med bredare bakdäck, Yokohama 205 på 8" fälgar. Vi fick bra väder, lite slirigt på banan den första timmen sedan torrt och bra före. Kvalen gick bra för min del, kunde dock gått fortare.

Race 1, före lunch, kunde gått bättre, dock fick jag till en kanonstart, förloerade någon position på felväxlingar, film finns. Efter racet märkte jag betänkliga skakningar i motorn samt lite okända ljud, men skam den som ger sig.

Race 2, kanonstart igen men fick ge mig för flera förföljare senare i Racet, tydligen gick jag ut lite långt i en sväng och Patrik Rydh fick snygga till gräset, dock som tur var inga skador (Aulin har en film på Rejsa, eftersnack KM5, titta på den om intresse finns).

Totalt en kanondag som alltid med MSCC (oftast också vädret konstigt nog). MYCKET oväsen kring motorn dock, jag tror att det är tryckplatta eller lamell som gett upp, jag har 226Nm vrid så det frestar på grejerna kör organisk lamell och standard tryckplatta.

Roadsport A+B åkte som tredje avdelning, i MSCC är det tiderna i tidskvalet som ger placeringarna i "tävlingen" (två tidskval) sedan avslutar vi med oftast 2 race om 10 varv.

Tidsträningen gick hyfsat bra, slutade på en 5e plats. Vi har några supersnabba bilar/förare som presterar tider som hade blivit banrekord för dagen (vet inte vad regelverket säger).

Etta blev Anders Edlund med sin hopskruvade Westfield med en Dunell 2.0 liters Duratec med sprut på XX hästar samt en tryckluftstyrd sekventiell låda, en raket snabbaste kvalitiden 1.04.676.

Tvåa blev Magnus Mårtensson i sin hopskruvade MK med en hembyggd Audi 1.8 litersmotor med sprut på XX hästar samt en 4 växlad Ford Dogg-ringad låda, kvaltid 105.567.

Trea blev Patrik Rydh med en Caterham med en 1.6 liters Roversnurra på ca 160 hästar och en sexväxlad H mönstrad synkad Caterham låda (tror jag), kvaltid 105.739.

Fyra blev Niklas Mårtensson Porsche 944 Turbo, 1.07.784 .

Femta blev Bengt Metz Caterham Superlight, 1.08.904.

Hans Aulin i Rodsport B åkte in på en mycket bra tid 1.09.089 (Lotus Elise).

Slutresultaten har kommit upp och det blev en andra plats i år, får vara nöjd med detta.

Ser fram emot nästa säsong. I övrigt åkte jag SSM samt Falkenberg classic i SPVM.

KM 5 och Ch.nr. 79-20b-008

Jan Strand

I samband med prisutdelningen på KM 5 bad mig "Ludde" att skriva lite om KM:et, och vem kan väl vägra en sådan önskan. Ni får ursäkta om det ibland svävar ut lite i texten.

Skall kanske först presentera mig, även om de flesta känner mig som en av Clubmanbröderna Strand. Jag heter Jan Strand och är född 1950, gick i skolan fram till jag var 17 år, och smet sedan till sjöss och jobbade med fartygs tekniska utrustning, fram till min pensionering för 3 år sedan.

Så en kort racinghistorik. Jag började min racingkarriär genom att 1995 köpa en TVR 3000M, som föregående ägare (Kalle Puur) kört en del bana med. Jag blev även varse om att MGCC och framför allt SSM fanns till, då Kalle släpade med både mig och min bror Peter till SSM 1995. Det var nog det året man

körde Europeisk historisk deltävling i samband med SSM. Vi blev då intresserade att prova bankörning, och ansökte om gästmedlemskap i det som då hette i MGCC. Vi testade även på bana vid det årets Höstrace på Knutstorp. Det gick några år och vi körde sporadiskt i KM med våra TVR.

1998 tyckte vi bägge att vi ville köra riktig racerbil och började se oss omkring efter lämplig klass och bil. Vi hade under åren sett några danskar komma över med Mallock Clubmanbilar till KM, de gick j-t fort, så vi trodde i vår enfald att det där måste kosta massvis att hålla igång. Motorsport är ju aldrig billigt, men undersökning av Clubman-klassen visade att det kanske var en lite mindre dyr klass. Vi kontaktade Mats Lundkvist, som på den tiden var Scandinavian Clubmans Registers (SCR)

ordförande om tips på bilar till salu. Det fanns då 2 st. Mallock Mk20b, som ägdes av 2 bröder i Göteborg, Johan och Magnus Andersson. För att göra en lång historia kort, så köpte vi Johans MK20b som redan var försedd med Zetecmotor, samma motor sitter fortfarande i bilen, helrenoverad 2006. Vi delade bil fram till 2004, men då det var mer nervöst att stå i depå och se bror köra, än att köra själv, så köpte Peter en Mallock Mk24, och jag köpte ut Peter ur vår gemensamma Mk20b.

Nu 2013, är jag inne på säsong 16 med "Old Faithfull" från 1979 och kör fortfarande KM med MSCC, som det numera heter, och sedan 1995 har jag bara missat ett enda SSM, nämligen 2008 då jobbet gjorde det helt omöjligt att delta.

Höstracet eller KM 5 har alltid



varit spikad i kalendern, dels för att jag gjorde min bandebut på ett höstrace och dels för att det är sista chansen att köra av sig inför vintern.

Årets höstrace började för min del redan vid avfärden från Falkenberg och SPVM:s 4:e deltävling tre veckor tidigare, en avåkning i regnet hade trasat sönder både nos, sidepod och slitit bort halva golvet. Tur var att alla 4 hjulen satt kvar där de skulle. Det blev 3 veckor i garaget för att få till bilen i tid, men på lördag eftermiddag åkte jag och Peter ut till Knutstorp för att ställa upp tält och lasta av våra bilar. Ett lätt regn föll på lördagens kväll, men prognosen för söndagen visade uppehåll med chans till sol på eftermiddagen. Åkte hem på lördagskväll, då vi bor nära banan, 20 km. Uppstigning tidigt söndagens morgon, åter till Knutstorp för besiktning 07.00 då den öppnade, och visst var vi först i kön. Därefter till sekretariatet för anmälan och 08.45 förarmöte.

Klass RS fick äran att börja tids-träningen, och banan upplevdes nog av de flesta som väldigt hal. Tiderna från första kvalet var inte mycket att skriva om, utan vi hoppades att greppet skulle öka ju fler varv som lades på banan. Inför kval 2 så stramade jag upp krängningshämmaren maximalt, körde ut och försökte hitta en bra rytm, kände mig lite störd då mitt lap-timersystem bestämt sig för att tjura, ingen information under kvalet om hur man låg till, men det fick vänta till det kom officiellt på anslagstavlan. Efter att läst min tid, 1.01,8, för första gången under 1.02, så svävade Strand den äldre fram på små rosa moln resten av dagen, att jag dessutom hade kvalat in några

hundradelar före Åke i en Radical PR6 gjorde inte saken sämre. Pole i Race 1, kan det bli bättre. I starten kom jag inte iväg ordentlig och Åke tog starten, och sakta utökade han sin ledning till att bli 7 sekunder i mål. Min varvtid gav mig dock andra startruta i race 2. Återigen tog Åke starten men i detta race så lyckades jag lite bättre med att hålla kontakt, men kom aldrig tillräckligt nära, i mål skilde det 2 sekunder. Gratulerar Åke till segrarna i bägge racen. Det mest glädjande var att det kom många RS bilar till start, har ju varit lite tunt i startleden tidigare, och jag ser gärna att det kommer ännu fler startande i klass RS till säsongen 2014. Så ni som har bilar som dammar i garagen, damma av dem och kom till start 2014 i MSCC KM.

På eftermiddagen efter 14.00 så anordnades det prova på i 2 timmar, mycket populärt och uppskattat med mycket folk som var ute och körde, bl.a. Marie Carlsson i en mycket vacker Vision Clubmanbil, och Hans Aulin som provkörde Peters Mallock Mk30PR/EBX.

Dessutom höll väderprognosen, kanonväder hela dagen, bra förhållande på förmiddagens kval med lite kall fuktig luft som gjorde att motorerna gav sitt bästa, med bra varvtider i alla klasser.

Till slut, tusen stora tack till alla funktionärer och övriga som gör både KM och SSM möjligt.

Vi ses 2014

Clubman#59 Jan Strand

Klubbmästerskapet 2013

Edvin Persson

Klubbmästerskapet 2013 är till ända och det har varit ett riktigt bra år. Visst har vi haft en del utmaningar under året men alla glada och positiva människor man har mött vittnar om att vi lyckats. Jag säger vi då jag ser KM som en klubbaktivitet och som sådan bidrar alla medlemmar till resultatet. Styrelsen har varit oerhört engagerad i kontakten med tillståndsgivare och banuthyrare. Hela KM organisationen har sett till att evenemangen fortfarande håller den höga standard vi har och vi har kompetent tävlingsledning att tacka för ett bra genomförande. Sedan har vi alla tappra funktionärer som hjälper till att skapa en trygg tillvaro för alla deltagare.

Utmaningarna vi har haft under året kan i många fall härledas till våra underleverantörer som inte alltid levererar efter våra önskemål. Den andra tunga biten vi ständigt brottas med är bristen på funktionärer och det har det skrivits om många gånger här i Bulletinen men det är fortfarande ett bekymmer.

KM-organisationen, som jag företräder, jobbar ständigt för att lära oss av erfarenheter så det tar vi med oss inför kommande KM. Det jag vill lyfta fram allt kul vi sett på KM. Med tanke på hur världen sett ut i ekonomiska termer är det kul att se ca 60 klubbmedlemmar kommer och ställer upp och kör mästerskapet. Sedan fick vi uppmärksamhet i lokaltidningen i.o.m. vår körning i Minesberg, bättre PR får man leta efter. Prova-på aktiviteterna vi kört under året har visat sig vara populära med bra uppslutning. Men det som slår en mest är den fantastiska gemenskapen vi har i klubben. Det är inte bara bland tävlande utan även bland funktionärer. Efter att varit aktiv i klubben ett antal år är det kul att se gamla bekanta ansikten dyka upp efter några års frånvaro. Sedan har vi även kul i KM-org, av någon märklig anledning lämnar jag våra möten med nya idéer hur jag kan spendera mer pengar och ödsla mer tid på min egen racer.

Så man har allt att vinna på att vara med i KM som medlem i MSCC och det spelar ingen roll om man är deltagare, funktionär eller del av KM org. Uppgifter finns det gott om och av otroligt skiftande karaktär så det finns en plats för alla att vara med.

Så vad händer 2014?

Vi jobbar vidare på att vi skall kunna köra tryggt och prisvärt. Det unika med MSCC klubbmästerskap är att det spänner över flera discipliner och vi undersöker möjligheten att återbesöka flygfältet Ljungbyhed. Likaså vill vi vidareutveckla Prova på verksamheten så fler medlemmar kan vara med och köra sina sportbilar. I övrigt är det inte planerat några större ändringar. Så jag hoppas få se fler glada miner under kommande KM. Får jag önska något så hoppas jag på se fler sportbilsmodeller delta och gärna framföras av yngre piloter. Hörs vi inte på forumet så ses vi på KM 2014!

Edvin Persson, MSCC | KM-General

Resultat Klubbmästerskapet 2013

Roadsport A

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Magnus Mårtenson	Morty7	12	15	12	12	12	5	68
2	Bengt Metz	CaterhamSuperlight	5	12	6	8	7	5	43
3	Patrik Rydh	Caterham7	15	-	-	15	10	-	40
4	Anders Edlund	WestfieldSEiW	7	10	8	-	15	-	40
5	Niklas Mårtensson	Porsche944Turbo	8	8	10	-	8	-	34
6	Peter Öfverman	WestfieldSEiW	10	-	15	-	-	-	25
7	Ove Schaar	OHD7	6	-	7	-	6	-	19
8	Jan-Erling Rydquist	Jaguar	-	-	-	10	-	-	10
9	Rolf Andersson	Morgan+8	-	-	-	-	5	-	5

Roadsport B

1	Thomas Ahrens	Lotus Super 7	10	10	8	12	10	5	55
2	Hans Aulin	Lotus Elise S1	-	-	15	15	15	-	45
3	Fredrik Hedberg	Porsche944Turbo	-	15	10	-	5	-	30
4	Alexander Mullaart	Mazda MX5	-	-	12	-	12	-	24
5	Tobias Hedberg	Porsche944Turbo	-	12	6	-	4	-	22
6	Rolf Dawidzon	MGGTS	15	-	-	-	6	-	21
7	Magne Karlsson	Lotus Elise S2	-	-	7	-	7	-	14
8	Thomas Larsson	Porsche944Turbo	12	-	-	-	-	-	12
9	Jonas Engblom	LotusEliseS2	8	-	-	-	-	-	8
9	Björn Roxlin	Caterham	-	-	-	-	8	-	8
11	Cleas Langefelt	Lotus Elise	-	-	-	-	3	-	3

sid. 8

Roadsport C

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Bjarne Christiansen	LotusEliseS1	15	15	15	15	15	5	80
2	Fredrik Olsson	PontiacFiero	10	12	10	12	12	5	61
3	Pierre Pettersson	ToyotaMR2	12	10	12	8	8	5	55
4	Ted Scott	MGBGT	3	8	1	7	1	5	25
5	Max Dymling	MazdaMX-5	5	7	1	6	1	5	25
6	Bertil Thorsson	MazdaMX-5	-	6	2	5	5	-	18
7	Björn Mullaart	Mazda MX-5	-	-	4	-	10	-	14
8	P-O Håkansson	Mazda MX-5	-	-	7	-	6	-	13
9	Tord Andersson	MazdaMX-5	6	-	6	-	1	-	13
10	Olle Olsson	Mazda MX-5	-	-	8	-	4	-	12
11	Edvin Persson	Porsche 944	-	-	5	-	7	-	12
12	Anders Johansson	MGF	-	-	-	10	-	-	10
13	Alexander Söderholm	MazdaMX-5	8	-	-	-	-	-	8
14	Magne Karlsson	LotusEliseS2	7	-	-	-	-	-	7
15	Anders Lindgren	MazdaMX-5	4	-	-	-	3	-	7
16	Jan Blomberg	Alfa Romeo 2000 GTV	-	-	3	-	2	-	5
17	Leif Johnsson	Renault Alpine A 310	-	-	1	-	-	-	1

Historic I

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Per Broberg	Lotus Elan	-	15	12	15	10	-	52
2	Tord Ekegren	LotusElan	12	-	10	12	7	-	41
3	Anders Ek	Lotus Elan	15	-	-	-	5	-	20
4	Anders Arildsson	Austin Healey Sprite	-	12	7	-	-	-	19
5	Leif Molin	AustinHealeyFrogeye	10	-	8	-	-	-	18
6	Roger Adamsson	Lotus Elan	-	-	15	-	-	-	15
6	Thomas Henrysson		-	-	-	-	15	-	15
8	Carl Broberg	Lotus Elan S1	-	-	-	-	12	-	12
9	Lars Bondesson	Lotus Elan S2	-	-	-	-	8	-	8
10	Per Roxlin	MG Midget GT	-	-	-	-	6	-	6

Historic II

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Sune Malmros	OpelGT	12	15	15	-	15	-	57
2	Hans Hillerström	Porsche 911	-	-	12	-	12	-	24
3	Pehr Pröjtz	TVR Vixen	-	-	10	-	10	-	20
4	Staffan Borgström	Porsche911ST	15	-	-	-	-	-	15
5	Thomas Nilsson	Porsche 911	10	-	-	-	-	-	10
6	Roland Falkenbäck	AlfaRomeo1750GT	8	-	-	-	-	-	8

RS

Pos.	Namn	Bil	KM1	KM2	KM3	KM4	KM5	Bonus	Total
1	Åke Bornebusch	Radical Pro6	15	-	15	-	12	-	42
1	Jan Strand	Mallock U2 Mk20b	12	-	-	15	15	-	42
3	Karl-JohanBerggren	Ginetta G20	8	-	12	-	-	-	20
4	Staffan Aronson	Noble 400 GT	10	-	-	-	-	-	10
4	Peter Strand	Mallock U2 Mk30PR/EBX	-	-	-	-	10	-	10
6	Peter Öfverman	Radical ProSport	-	-	-	-	8	-	8
7	Erland Berggren	GinettaG20	7	-	-	-	-	-	7
7	Mikael Aagaard	Mallock mk 27	-	-	-	-	7	-	7
9	Nicklas Johansson	Super Seven	-	-	-	-	6	-	6
10	Joakim Rydh	Ginetta g20	-	-	-	-	5	-	5

Bygge av AGM sportbil

Peter Öfverman

Denna artikel är del två i en artikelserie som startade i maj 2012 (publicerad i Bulletin nr 2, 2012) som handlar om mitt bygge av en AGM sportbil.

Förhoppningen var naturligtvis att denna artikel skulle vara skriven för länge sedan men på grund av flera anledningar har det tagit längre tid. Jag börjar därför med en kortare uppdatering. Hösten 2011 köpte jag ett påbörjat byggprojekt. Projektet i fråga var en

sportbil av fabrikket AGM. Modellen heter WLR. Om AGM Sports Cars kan man läsa på deras hemsida: www.agmsportscars.co.uk. En AGM är egentligen en "sjua" med heltäckande chassi. Som en Clubman på anabola stereoider!

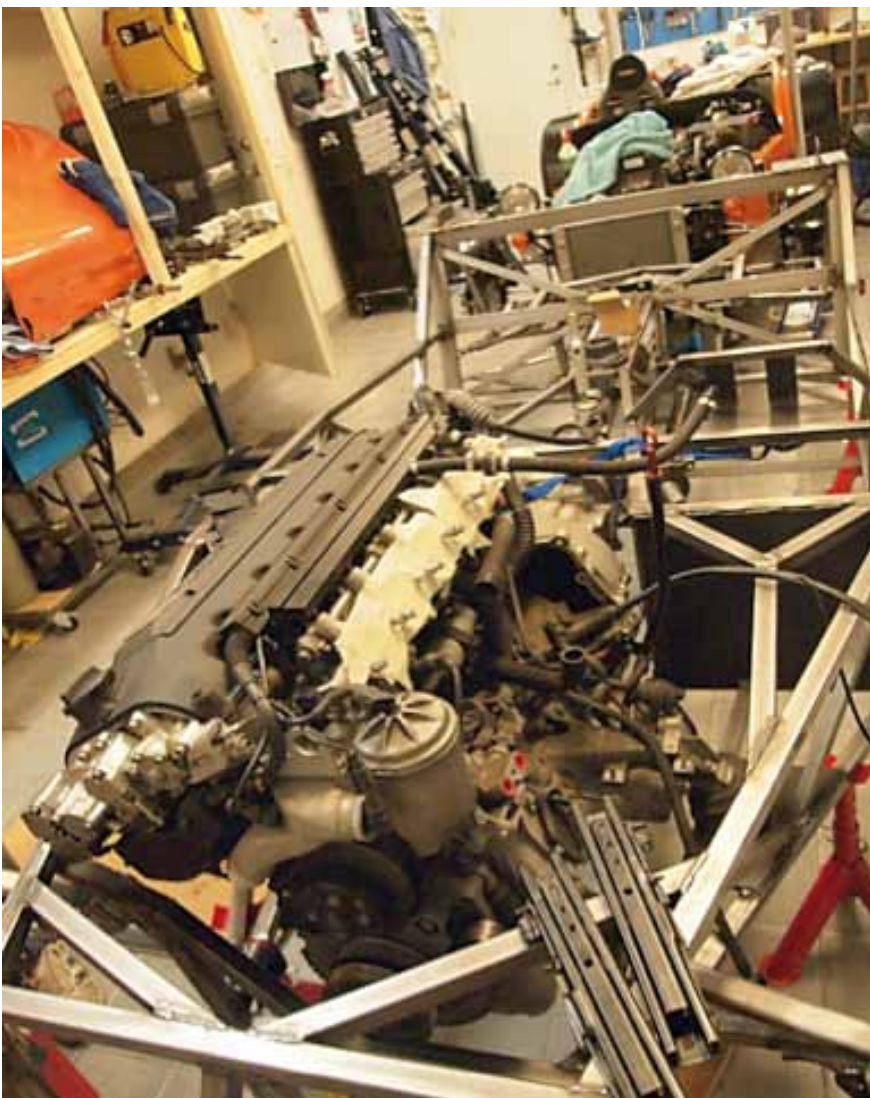
När jag fått hem delarna började jag med att inventera alla prylar som följt med bygget och upprättade en preliminär byggplanering. Min förhoppning var då att SFRO besiktning 1 skulle kunna ske våren 2012. Jag köpte en BMW

motor med växellåda strax före jul 2011. Därefter började jag bearbeta ramen som var förstärkningssvetsad med väldigt tjock stålplåt mer lämplig till krigsmaterial än till en sportbil. Emellertid tröttnade jag och beställde en ny ram från England. Efter den sedvanliga, engelska, fördröjningen fick jag den nya ramen i maj 2012.

Dessvärre visade det sig att den nya ramen var sämre än den gamla. Bland annat var väsentliga mått felaktiga. Hålen för bussningarna i länkarmarna var inte i linje. Fästena för länkarmarna i ramen var felmonterade och uprightsen var felkonstruerade. Detta kändes minst sagt en smula tungt då jag hade beställt en ny ram för att jag inte var nöjd med den befintliga. Att den nya då är sämre...

Jag tog hjälp av ett företag med vana från ramkonstruktioner för att dokumentera bristerna. Därefter kom jag överens med AGM om viss kompensation. En del av kostnaden för den nya ramen blev återbetalad samtidigt som AGM skickade över nytt material till bl.a. länkarmar. Min gode vän och racingkontrahent Magnus "Morty" Mårtensson tog hem chassit till sitt garage och tog det under sina vingars beskydd. Tidsmässigt befinner vi oss då på senhösten 2012 och bygget hade egentligen inte kommit igång fast det hade gått ett år sedan jag köpte det påbörjade projektet.

Någon gång efter jul återkom Morty och sa att chassit var klart. Hur många timmar Morty fått plöja ner i chassit kan man bara gissa men det är sannolikt åtskilliga. Morty hade bl.a. konstruerat nya bärarmar, flyttat all fästen till länkarmarna, gjort förstärkningar och riktat upp hela chassit. All heder till honom för ett fantastiskt jobb. Äntligen! Nu kunde bygget börja. Jag provade



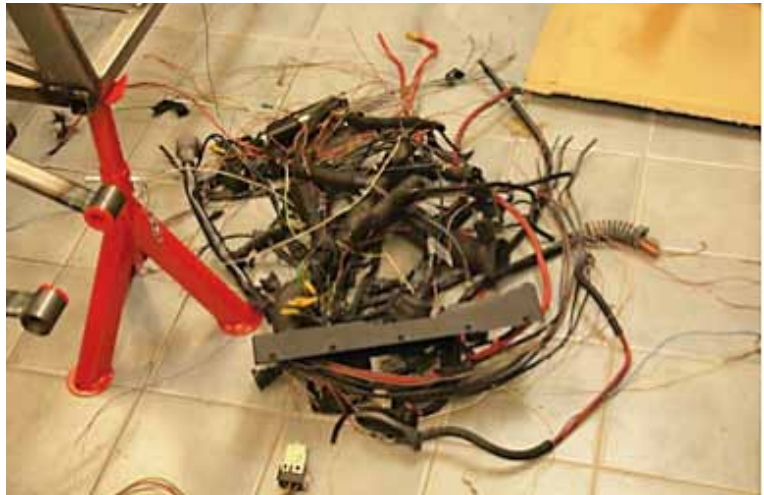
Motor och växellåda provisoriskt monterade

att montera ihop motor och växellåda provisoriskt. Jag inventerade skruvbehovet och gjorde en beställning från BMW. Marco Garver var på besök och vi gick igenom kabelhärvan avseende motorn och behovet av kontakter och givare. Marco kommer att hjälpa mig med en ny ECU och mappning av motorn när det är dags.

Under Marcos sakkunniga ledning rensades en hel del kablar bort. Skönt att ha någon med sig som visste vad han gjorde. Därefter närmade sig tävlings-säsongen 2013 varför detta bygge fick läggas åt sidan och allt fokus fick läggas på att försöka få klar tävlingsbilen till säsongspremiären. Det innebar att motor och växellåda togs ur ramen och stuvades undan tillsammans med chassit för förvaring.

I mitten av oktober 2013 efter att tävlingssäsongen var slut var det dags att ta fram bygget igen. Jag började med att mäta ut ett golv i 6,5 mm plyfa. Detta gjorde jag enklast genom att vända ramen upp och ner. Därefter borrade jag hål som försänktes i golvet. I ramen monterade jag ett stort antal gängnitar. Efter att golvet var klart skruvade jag ihop motor och växellåda permanent med användande av originalbultar. Därefter lyftes hela paketet på plats i ramen. Därefter passades golvet in efter motorns konturer. En del av sumpen sticker ner genom golvet. Jag passade också på att prova in karossen.

Nästa steg är att montera hjulupphängningar fram och bak tillsammans med broms- och fjädringskomponenter. Mer om detta i nästa artikel.



Lite kablar rensades bort



Inpassning av kaross



Konstruktion av golv

SSM 2013 ur ett MG perspektiv

Carl-Gustav Victor

Årets SSM var ett jubileums SSM då det var den 40:e gången ett SSM genomfördes och då i ett strålande sommarväder. Man kan säga att den egentliga högsommaren inföll samtidigt med SSM. Det var riktigt varma och soliga dagar, så varma att både en del motorer och publik drabbades av värmeslag p.g.a. bristande vätska i kylsystemen.

SSM genomfördes som vanligt på ett utmärkt sätt tack vare ett väl rutinerat gäng under Anders Hedlunds ledning, som jobbar helt och hållet på ideell basis. Till årets SSM hade 320 bilar anmält sig varav ett flertal från Danmark, Norge och Tyskland. Bland de anmälda bilarna fanns 7 st. MG bilar. Till det kommer lördagens rally med 115 bilar. Trots badväder kom en stor publik både på lördagen och söndagen.

Jubileumet firades på lördagskvällen med ett jättestort och mycket uppskat-

tat grillparty med underhållning för ca 1000 personer.

SSM som sådant har tidigare beskrivits i tidigare artiklar av under-tecknad och andra. En nyhet för året vara en gästklass benämnd Seven Racing bestående av endast av s.k. Seven bilar huvudsakligen från Norge och Danmark.

Totalt avverkades under de tre dagarna förutom fri träning och tidsträning 14 lopp med 2 heat. I heaten ingick allt från 1 klass till 7 olika klasser, m.a.o. ofta en härlig blandning av olika bilar, vilket gör SSM extra kul att beskåda.

I många tävlingslopp var det "tigha" och spännande "fighter", som för det mesta avlöpte väl utan några större incidenter mer än att några snurrade eller hamnade utanför banan.

Loppet med Förkrigsbilar är lite speciellt då de har ett handicapsystem

innebärande att den långsammaste bilen startar först och sedan startar de andra efter hand med ett visst tidsmellanrum. Syftet är att bilarna ska komma i mål ungefär samtidigt så att det blir en spännande "fight" på slutet.

Alltid lika fantastiskt att få uppleva Erik Berger, som trots 88 år är "still going strong" och alltid placerar sig bra. Han började tävla 1947 och hans tävlingsmeriter är högst imponerande. Vad sägs om 10 SM Guld, 7 Silver, 8 Brons, 4 gånger Mästare i Historisk Racing och genomfört mer än 800 tävlingar inom banracing, isracing och rally. Eriks nuvarande tävlingsbil är en Ford Escort Mk1 BDA 1972. Bilen väger 800kg, motorn är på 2 liter och har 240 hk.

I SSM tävlade Erik i Lopp 8, GT/GTS 1972-1981. Han placerade sig 5:a resp. 4:a i de två heaten med totalt 12 startande. Snabbaste varvtid 1.08.999.



Allan Göransson på sin morgonrunda i depån för att mossa på gamla tävlingskolleger.



Lopp 3, Roadsport C, heat 1. Nr 94 Anders Johansson MGF jagad av en svärm Miatas i backen ned mot Bäckan.

Diverse noteringar om deltagande MG ekipage:

Magnus Karlsson (Magnus Racing-team), 31 år, hemort Gävle (75 mil från Knutstorp)

MG TF 160, Lopp 3, Roadsport C (7.0 – kg/hk), start nr 85

Magnus och hans MG TF 160 har tidigare beskrivits 2013 i Bulletinen nr 1. I artikeln i berättas det om valet av MG TF 160 för deltagande i Roadsport C, samt förberedelserna inför deltagande i den första riktiga tävlingen, som blev årets SSM. Här skulle både Magnus och MG:n få känna på att köra riktig racing mot ett stort koppel Mazda Miatas plus några andra bilar med rutinerade förare. Magnus hade ingen aning hur han och hans bil skulle stå sig mot de övriga,

men Magnus såg det mest som ett utmärkt tillfälle att lära sig racing med stor bil (hade tidigare erfarenhet från go-kart) samt utvärdera bilen med dess olika trimningsåtgärder.

Åtgärder på bilen:

- Motorn otrimmad (160hk) dock med följande åtgärder: Luftfilter KN, Trimavgassystem från Rim Brothers.
- Kylfluten efter den frontmonterade kylaren länkas upp igenom en öppning i den främre huven istället för att gå under bilen, vilket ger bättre kylning samt ökad down force.
- Bak extra kylfläkt som suger luft genom motorrummet med utsläpp i bagageutrymmet och vidare ut

genom öppningar i bagageluckan samt öppningar runt bakljusen.

- Slitsade och borrade bromsskivor (som kräver min 16" fälgar), värmeståliga klossar
- Originalfälgar 16x8.5
- Däckdimensioner: fram 195/50-16, bak 205/50-16, Lufttryck 1.8 bar, Däck s.k. R-däck
- Hårdare och lägre spiralfjädrar, krängningshämmaren bak borttagen för körning på Knutstorp, ger bättre kurvgrepp då innerhjulet inte lättar från banan.
- Hjulinställning original, men kommer att öka cambervinkeln.
- Safety Devise 6 punkts skyddsbur, Sparco 6 punktsbälte, racingstol.
- Huvudströmbrytare, bogseringsög-lor både fram och bak, eldsläckare

Tävlingen började med fri träning åtföljd med tidsträning. Redan här kom Magnus till insikt om att detta skulle bli en tuff tävling att fightas mot de övriga 27 ekipagen i Roadsport C. Tidsträningen resulterade i start långt bak i 1:a heatets startfält. Att i sin allra första tävling få starta i ett så stort startfält med rutinerade förare måste oneligen varit pirrigt och ingivit respekt. Magnus valde att inte förivra sig utan lära sig banan och finna lämpliga spår samt komma underfund med hur bilen uppförde sig på de olika banavsnitten. Placeringen i 1:a heatet blev därmed inte speciellt framskjuten och likaledes i 2:a heatet. En bidragande orsak var att bilens hjulinställning inte var helt i ordning, här återstår det en del att göra. På sista varvet i 2:a heatet stannade Magnus dessutom bilen i Litokurvan ett par hundra meter från målet p.g.a. att instrumenten indikerade överhettning av motorn. Det blev bogsering de sista metrarna. Snabbaste varvtid 1.15.443.



Per Roxlin vid sin ovanliga och fint renoverade MG Midget GT med mycken racing-historik från 1960-talet.

Väl hemma efter en lång färd började analysarbetet av både körteknik och bilens egenheter, samt vidtagna lämpliga åtgärder inför nästa race. Magnus och

hans far (som bistår honom) är mycket ambitiösa, så de kommer säkert att lyckas.

Anders Johansson
MGF, Lopp 3, Roadsport C
(7.0 – kg/hk), start nr 94

Anders och hans bil har tidigare beskrivits i Bulletinen 2012 nr 4. Inför tävlingsåret 2013 ville Anders öka motoreffekten från ca 145 hk till 160 hk. Försökte få tag på en beg. MG TF VVC topp, men lyckades inte. Köpte istället en beg. Lotus Elise motor i tron att den hade en identisk topp med MG TF VVC. Det visade sig dock inte vara en VVC topp utan snarare en senare "standard topp" utan större ventiler men med fabriksbearbetade insugs- och avgaskanaler, som med andra kamaxlar ger 160 hk. Men detta koncept har aldrig funnits på en MGF och därmed inte tillåtet. Det blir nu eventuellt att jaga en ny topp. Anders har dock använt



Lopp 2, Formel Vee, heat 1. Nr 94 Stefan Persson i Kaimann, Nr 11 Paulina Nilsson i Kaimann och Pierre Eklund i BMVee i täten för en grupp Formel Vee bilar, som drar iväg ut på lilla rakan.

insugningsdelen med insprutningspridare från Lotusmotorn. Insprutningsdelen som är gjord i aluminium gav ingen förbättring utan effekten sjönk direkt med 25 hk! Sannolikt är det kombinationen insprutningsdel och spridare, som spökade. Har dock efter diverse justeringar återfått 20 hk. Lutar nu åt att sätta dit standarinsuget i plast igen för att återfå de alla förlorade hästkrafterna. Att trimma kan vara lurigt och utan tillgång till rullande landsväg kan det vara svårt.

I övrigt har bilen begåvats med en tätstegad växellåda innebärande bl.a. att 5:an i den nya lådan har ungefär samma utväxling som 4:an i den gamla. Generellt har varvtalsområdet minskat med ett par hundra varv mellan växlarna, vilket innebär att motorn inte "faller igenom" vid växlingarna utan istället kan motorns varvtalsregister utnyttjas maximalt. Anders upplevde att det i praktiken fungerade alldeles utmärkt på Ring Knutstorp.

Problem med att slitagerester från



En snygg och välbyggd "7" i depån, dock ej tävlande i SSM.

däck, som klibbar fast på slitbanorna och kan förorsaka våld-samma vibrationer. Vanligt att man får ägna sig åt att skär bort slitbaneresterna efter varje race.

Resultaten i båda heaten blev relativt hyfsade med placeringarna 15 resp. 12 av totalt 28 startande, trots en något svagare motor detta år. Kanske hjälpte den tätstegade växellådan något. Snabbast varvtid 1:15.0442.

Cappie Bird

**MG K3 1934, Lopp 7, Förkrigsbilar
Period A-D, start nr 13**

Bilen som Chappie körde ägs av Bo Lindgren är en replica, som dock innehåller många originaldelar och körs både på bana och på väg.

Chappie vann 1:a heatet och kom 3:a i andra. Snabbaste varvtid 1:27.712

Roy Palm

**MG K-1 Singel-seat 1934, Lopp 7,
Förkrigsbilar Period A-D, start nr 30**

Roy's fina bil ville denna gång endast vara med till själva starten av 1:a heatet. Det torra varma vädret gav väldigt bra grepp, så när starten gick och Roy gav



Lopp 7, Förkrigsbilar, F3-500 Midget, heat 2. Nr 57 Frank Högman i Ford Järbo V8 på lilla rakan.



Lopp 11, Modsport I, II och III, Heat 1. Nr 14 Peter Gustavsson MGB V8 jagas igenom Bäckén av ett par efterhängsna medtävlare.

den starka motorn full gas, brast det högra bakaxelfästet på bladfjädern. Så det blev ett trist SSM för Roys del, bara packa ihop och åka hem och fixa till bilen inför Velodromloppet på Gelleråsen.

**Peter Gustavsson
MGB V8, Lopp 11, Modsport I
(2.5 – 3.1 kg/hk), start nr 14**

Sedan förra året har Peter testat bilen på rullande landsväg, effekt endast 290 hk mot förvänta 400hk. Visade sig bero på igensatta katalysatorer, (V8 kräver 2st). Efter rensning av katalysatorerna ökade effekten med ytterligare 100hk. I övrigt inga förändringar gentemot förra årets SSM mer än något mer slitna däck.

Peter har en AIM SmartyCam video-

kamera sittandes på störtbågen, som spelar in körningen på ett minneskort. I kameran finns även en high speed GPS och en treaxlig accelerometer. Till kameran är anslutet en AIM RPM bridge som registrera motorvarvtalet. All information lagras kontinuerligt in på kamerans minneskort och kan sedan visas och analyseras i en dator med programmet Race Studio. Man kan där följa körningen, samtidigt som en display visar hastighet, varvtal, växel, inbromsning eller acceleration, vilket varv samt varvtid.

Bilen har även en MSD Ignition SHIFT Light monterad på instrumentbrädan. Den är sammankopplad en MSD tändbox med ställbar varvstopp. I tändboxen sitter en utbytbar RPM modul. I Peters fall ger den signal till SHIFT Light

att växla vid 6600 varv och till tändboxen att bryta vid 6800 varv.

Peter har även en AIM Solo GPS styrd laptimer, i vilken han direkt under "racet" kan avläsa varv och varvtider.

I Modsport startar Klass I, II och III samtidigt, vilket innebär totalt 28 startande. Peter hade 5:e tid på tidsträningen i sin klass. I första heatet snurade Peter bort en 3-4:e placering, blev nu istället 6:a. Fick starta som 7:a i andra heatet och kom på en 8:e plats. Totalt sett gick det klart bättre i år än förra året. Snabbaste varvtid 1:05,505

Under kommande vinter kommer motorn att byggas om från förgasare till elektronisk insprutning med en programmerbar ECU (motorstyrningsbox) till vilken även AIM SmartyCam videokameran kan anslutas för att få



Lopp 12, GT/GTS -1965, heat 1. Nr 23 Peter Stöhrmann Sr (D) Lotus Elite jagas av Nr 40 Per Roxlin MG Midget GT i ingången till Bäckén.

ännu mer information. Insprutningen förväntas ge ännu fler hästar och en mer lättkörd bil. Ska bli spännande att se vid nästa SSM.

Per Roxlin

MG Midget, Lopp 12, GT 1961 & GTP 1 Period E 1962 – 1965, start nr 40

Per och hans MG Midget GT är utförligt beskrivna av Gert Assermark i Bulletinen 2013 nr 2. Dock kan det vara på sin plats med lite kompletterande historik.

I slutet av 1971 köpte Per bilen första gången och då av Kurt Axell, som var den siste som tävlade med bilen. Per använde bilen till vardags och hade t.o.m. vinterdäck på den. Per sålde bilen efter ett år till Dan Kollberg, som använde den en kort tid och sedan dess har det bilen blivit ett stillastående projekt, som bytt ägare ett flertal gånger tills Mats Neglén av en tillfällighet kom över bilen 1980. Bilen var då i mycket dåligt skick eftersom den stått ute mestadels av tiden och krävde en långt

mer omfattande renovering än han först trott. Familj och arbete gav tyvärr inte utrymme till detta, varför den blev ståendes i ett garage tills Per 1999 lyckades övertala honom att sälja bilen.

Per påbörjade direkt en genomgripande renovering av MG:n, som åter igen blev tävlingsklar 2006, d.v.s. 36 år sedan förra gången 1969. Per tävlade med bilen SSM 2006 och 2007. Sedan blev det uppehåll i tävlandet av olika skäl fram till årets SSM.

Sedan 2007 har Per återskapat instrumentbrädan till utförandet från 1965. Dessutom har några ventilationshål i huven täckts igen då dessa inte var reglementsensliga.

Per är mycket nöjd med bilen. Motorn är en 1275:a uppborrad till 1293 cc och spinner som en katt. Dock en något överhettad sådan eftersom den i värmen tenderade att varvid kylarlocket öppnade och släppte ut kylvätska. Löstes genom att han fick låna ett lock, som öppnade vid ett högre övertryck (22-24 psi/1.5.1.7 bar). Den alerta motorn och en tätstegad växellåda gör att bilen enl. Per känns helt förträfflig att köra.



Lopp 8, Standard och GT/GTS 1972 – 1981, heat 1. Nr 43 Erik Berger 88 år veckan efter SSM i sin Ford Escort jagar Nr 16, Mads Jensen Porsche 911 RSR på väg upp mot Härnålen.



Lopp 13, Seven Racing, heat 1. Steffen Hansen (DK) Stuart Taylor Locoblade i utgången av NGK-krönet. Kom 3:a i båda heaten.

Under SSM 13 körde Per i de två heaten i lopp 12 GT/GTS – 1965, som i sin tur består av 7 olika klasser med bilar såsom Jaguar E-type, Austin Healey 3000, Lotus Elan, Ginetta G4, Ford GT 40 mm. Trots många potenta bilar kom Per på en 12:e resp. 14:e plats bland 23 startande bilar, vilket får anses vara ett bra resultat. Snabbaste varvtid 1:16,230.

Någon ytterligare tävling har det inte blivit med bilen då Per har prioriterat yngste sonens go-kart tävlande. Men han lovar att återkomma till nästa år.

John Milland (Danmark)

MG MGB 1962, Lopp 12, GT/GTS 11 Period F, 1962–1965, 1601-2500cc, start nr 11

John Millands MGB 1962 är lite speciell. Det är den allra första MGB:n som såldes i Danmark och året var 1962. Den som fick bilen hade egentligen beställt en MGA men fick "nöja" sig med en MGB eftersom tillverkningen av MGA hade upphört. 1965 hamnade bilen i Ole Fredsgaards ägo, som använde bilen dagligen i många år samtidigt som

han tävlade han flitigt med bilen på olika banor. Bl.a. deltog han i de första SSM tävlingarna på både Anderstorps Raceway och Ring Knutstorp. (Bl.a mot undertecknad). Bilens yttre var dålig med en flammig röd lack, men bilens inre var desto vassare för den drog iväg som en skållad råtta. Med tiden fick Ole problem med sin rygg och kunde inte längre köra med bilen och 1995 efter 30 års ägande köpte John bilen.

John gjorde en helt genomgripande renovering av bilen och byggde samtidigt om den till en "look a like works MGB" typ de bilar fabriken tävlade med under 60-talet. Ombyggnaden är oerhört om-fattande och gediget gjord. Bilen blev färdig 1997 och sedan dess har John deltagit i en mängd tävlingar även internationellt. Bilen är godkänd enl. FIA Appendix K och har en stämplad vagnsbok enl. FIA Historic Vehicle Identity Form.

För mer information om bilen och Johns renoveringsarbete samt tävlande gå in på Johns förtäffliga hemsida www.milland.dk. Bilen är till salu med

alla delar då John vill ägna sig åt andra projekt fram över.

På SSM körde John i lopp 12, GT/GTS – 65, som bestod av 7 olika klasser i en salig blandning av mer eller mindre potenta bilar. För Johns del blev det att köra i klassen GT/GTS 11 Period F 1601-2500cc. Placeringarna blev 16 resp. 18 i de två heaten av totalt 23 startande. Snabbaste varvtid 1:19.356.

Saknade MG ekipage:

Rolf Dawidzon

MGB GTS 1967, Lopp 9, Roadsport B (5.20 -6.99 kg/hk), (start nr 67)

Något överraskande uteblev Rolf från årets SSM. Men det berodde på att han hade kört sönder sin motor i MSCC:s Klubb Mästerskapet innan SSM. (Är det möjligt med en Volvo motor?) Tyvärr hann Rolf ej reparera den i tid för deltagande i SSM.

Björn Almström

MG TC 1947, Lopp 7, Förkrigsbilar Period A-D, (start nr 41)

Under premiärkörningen vid förra årets SSM, visade sig att motorn led av överhettningsproblem. Efteråt gick Björn igenom motorn helt och hållet och upptäckte då bl. a ett extremt snabbslitage på kamaxel och lyftare. Det har varit mycket jobb med att få ordning på motorn med bl. a resor till England. Tyvärr var problemen så många att Björn inte hann få ordning på motorn till årets SSM.

Årsmöte

8:e februari kl 16.00 på Börshuset, Skeppsbron 2, Malmö

För mer information se hemsidan. Som tidigare år följs årsmötet av en god middag till det subventionerade priset av 299:- inklusive dryck och endast 29:- för medföljande maka/sambo/flickvän.

Efterlysning

Mångåriga 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

BO TINGHÄLL

Pålstorpsvägen 1
253 73 GANTOFTA
Datsun 280Z Gr2, 1975

ANDREAS JÄHNKE

Lindforsgatan 21
256 54 RAMLÖSA
Lotus Elise, 2003

SVEN-ÅKE JARL

Cikadevägen 2
296 33 ÅHUS
MGB GT 1966

PER BRASK

Talltitavägen 15
274 33 SKURUP
Mazda MX5 1999

FREDRIK THURING

Norregatan 12
211 27 MALMÖ
Lotus Elise 1999

Kommande aktiviteter

Januari

- 25 Racingkurs, tredje kurs-tillfället om förarens roll
- 30 Träff hos Autoexperten Lund. Information av Kjell-Åke Gunnarsson från G-partners om säkerhetsutrustning för biltävlingar.

Februari

- 8 Årsmöte på Börshuset, Skeppsbron 2, Malmö.
- 20 Racingkurs, fjärde kurs-tillfället om körteknik och dataloggning

Mars

- 20 Racingkurs, femte och sista kurstillfället om optimering av racerbilen

April

- 2 Träff hos Lahega i Helsingborg där vi får lära oss mer om bilvårdsprodukters
- 27 KM1. Ring Knutstorp i samarbete med Danska HMS. (Söndag)

Maj

- 5 Gokart på Racehouse i Malmö

Juni

- 7 KM2. Sturup eventuellt med Danska HMS. (Lördag)
Preliminärt.

Augusti

- 2 el. 9 KM3. Minnesberg.
Preliminärt.
- 30 KM4. Ljungbyhed. (Lördag)
Preliminärt.

September

- 21 KM5. Egen heldag på Ring Knutstorp. (Söndag)

PIT-BOARD

Vinterförvaring sportvagnar

Jag kan ta emot fler vagnar i mitt sportvagnsgarage utanför Fleninge. Stenhus, gjutna golv, el i taket för laddare. Pris: 2000:-/bil/år

Jag tar emot max 30 bilar i varje garage enligt

MHRF:s stadgar

Håkan Sigemark

042-290737, 0705947576

Mail: hakan.sigemark@mgcc.se

Klubbsläpet säljes!

Cargo 1100, 1985. Totalvikt 1100 kg. Maxlast 590 kg. Regnr ENP 097. Ett rejält skåpsläp med aluminiumstomme 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

Söker en entusiastisk mekaniker

som älskar racing och vill dela glädjen att få se min Lotus Seven "på pallen".

En 61å som gått igenom det mesta.

Inte vacker, men snabb. Enkel "rå" mekanik utan elektronik.

Thomas Ahrens. Ring 0708-791100



MGB-1968 till salu (två ägare)

Bilen är i bruksskick, avställd för tillfället. Stötdämpare och alla bussningar fram nyligen utbytta.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.

Hydraulsystem för broms och koppling reoverat. Nya strålkastare, nya däck på förstärkta lackerade ekerfälgar. Hardtop (röd) och sittbrunnskapell finns. Bilen finns i Falsterbo, kom och titta om du är seriös spekulant.



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:-