Återfallsrally och Ungdomsrally

Lars-Göran avvecklade sig från långlopps-racing-teamet sommaren 2018 och det har varit en hel del problem med långlopps-Mazdan, vilket fortsatte under 2019. Motorsportens dilemma är också att alla strävar efter att förbättra och trimma bilarna ytterligare, vilket driver på kostnaderna. Med det som bakgrund sneglade jag lite på att åka rally igen efter att inte ha kört rally sedan 1999, med tanken att åka en skapligt jämn och billig bilklass. Vore ju kul att sladda på grus igen, sladda i racing på asfalt betyder ju oftast förlorad tid.

Co-driver

Men det började egentligen hösten 2015 när jag satte ut en annons i ett bilsportforum att jag kunde tänka mig åka kartläsare (eller co-driver som det heter på SBF-språk när man läser vägnoter). Fick napp från en annan återfallande rallyåkare som precis som jag är Täbybo, dock med betydligt större meriter från tidigare i livet, nämligen **Stig Andervang** som var fabriksförare för Ford på 80-talet med bas i Holland, han tävlade då bland annat med en Ford RS200 Grupp B-bil. Han blev holländsk mästare 1986 och tävlade även i EM. Återvände sedan till Sverige och åkte SM med blandad framgång, han försörjde sig sedan på att göra rallyfilmer, med god känsla för var på sträckorna det skulle bli bra dramatik. En skaplig affär fram till att YouTube tog över som distributionsplattform för rallyfilmer.

Ford RS200 (från Wikipedia)

Stig hade börjat sin återkomst till rally med att köra några tävlingar i en Volvo i VOC-klassen och sedan köpt en Ford Escort Cosworth 4WD med turbomotor på cirka 300 hk av en upplänning och gjort upp om att få hjälp med service och reparationer av säljaren.

Stig och jag behövde båda repetera lite på notläsning och bli vana med det nuvarande konceptet med arrangörsnoter. Vi åkte ut på landsbygden i Uppland och körde runt på tidigare använda specialsträckor som Stig lånat ihop nothäften till. Det var bra träning för mig som notläsare och vi kom fram till att siffernoter var det som gick snabbast att läsa (det finns även så

kallade beskrivande noter).

Första tävlingen tillsammans blev Allan Widéns Minne, ett rally utanför Enköping med 3 SS, sent på hösten 2015. Där fick man rekognosera banan och vi skrev egna noter. Tävlingen gick bra och vi blev tvåa totalt.

Nästa tävling blev Skutskärsratten, en vintertävling i januari 2016. Riktigt kallt var det och batteriet orkade inte starta tävlingsbilen så jag fick jaga in till Biltema i Gävle och köpa ett nytt batteri, och vi kom igenom besiktningen och tog oss till starten vid Folket Hus. När vi startade så rullade vi ut på landsvägen men vid följande gaspådrag så blev det motorhaveri, inom synhåll från startplatsen... Snöpligt. Om jag minns rätt så var problemet att motorn gick så tungt i kylan att kamremmen gick av när varvtalet ökade. Mikael fick fullt upp med att renovera motorn då nästa tävling i planen var SM deltävlingen i Gävle/Sandviken knappt två veckor senare.

Mikael gjorde ett bra jobb och vi kom till start i Gävle. På SM-deltävlingarna så får man åka två varv rekognosering på banan och skriva egna noter. Det var roligt men det var en del jobb med bilen för att få allt i ordning så det blev en mycket sen kväll för mig med renskrivning av noterna, jag hann med det vi skulle köra fram till lunchuppehållet dag två, fick renskriva resten under den lunchpausen, inte helt optimalt...

På kvällen startade tävlingen med en super-specialsträcka på Gävle-travet. Kul för publiken men ingen favorit vare sig för mig eller Stig. Dessutom fick vi problem med oljeläckage och olja som kom upp på vindrutan framför föraren. Inget man får bort med torkarna direkt, det mest smetar ut sig... Tur att det var en kort sträcka. Mekning på serviceplatsen efteråt. Jag hade värvat två kompisar från ett konkurrerande långloppsteam att hjälpa oss. Det blev en del fortsatta problem med oljeläckage under tävlingen men vi hade extra olja med oss och kunde fylla på mellan sträckorna, och vi lyckades hindra oljan från att komma upp på rutan med några rejäla och strategiskt fastsatta trasor. Vi kom i mål och slutade på 15 plats totalt, med tanke på att det varit en del problem och utmaningar fick vi vara nöjda med det.

Två veckor senare var bilen uppfixad och vi åkte den långa vägen till Vännäs och deras fina vintertävling ”Vännäs Plåt Rallyt” med gott om snö. Det funkade ganska bra för oss och vi kom tvåa totalt. Det jag minns mest från den tävlingen är att det var väldigt korta tider på transporterna och därmed stressigt mest hela tiden. Innan vintern tog slut så hann vi också med Valösprinten arrangerad av Östhammars MK, även här blev det en andraplats totalt.

I augusti var det dags igen, nu en rallysprint vid namn EVB-kannan. Den ingick i Upplands rallysprint-serie där man det året räknade bästa åktid av tre försök. Stig är bra på att gå ut hårt från början så vi hade bra tider på första och andra åket. Däremot körde vi av vägen och ner i diket i ytterkurva, troligen på grund av ett haveri i höger hjulupphängning. Vi var då i den minst sagt ovana situationen att ha vunnit tävlingen med bästa sträcktid och vara med på prisutdelningen samtidigt som bilen bärgades ute på sträckan!

Nästa tävling blev Rally Norduppland, en fin tävling med bra vägar och start vid Bergbybanan i Vendel. Vi blev tvåa totalt igen. Därefter var det dags för en större tävling: SM-deltävling i Uppsala med soligt höstväder i slutet av september. Rekognoseringen gjorde vi dock i blötväder och privatbilen vi hade då såg hemsk ut efteråt, mycket uppländskt väggrus var det som behövde spolas bort! Vi bröt tyvärr tävlingen med kopplingshaveri efter 4 sträckor, men var då på fjärde plats totalt!

Vid det här laget hade Stig insett att Escorten nog var bra att köra en sprinttävling med då och då (som den tidigare ägaren gjort), men inte längre stod pall för längre och tuffare tävlingar. Stig slog då till på en Subaru WRC bil som fanns i Uppland. Jag var med och provåkte den, men det var

problem från början. Allt var kanske inte så välskött av tidigare mekaniker och det var problem med hydrauliken (pump med mera) vilket är en central funktion i en WRC bil för att sköta växling med mera. Det var ungefär här som jag började dra öronen åt mig och tyckte att det blev för stora pengar och lite olustigt även om jag bara bidrog ekonomisk i mycket liten skala, dessutom insåg jag att jag inte mäktade med i Stigs ambitioner att tävla ofta. Så jag bestämde mig för att tacka för mig. Subarun blev det aldrig ordning med trots att Stig betalade för engelska mekaniker som flög till Sverige för att hjälpa till på plats med mera. Mekarna hade tidigare vana av modellen men det blev aldrig ordentlig ordning på bilen, Stig sålde den istället till någon i England med stor förlust. Under 2019 har Stig setts åka både Mitsubishi 4WD och en Skoda R5-bil.

Co-driver åt Håkan Borgh
Nästa kapitel i historien började i januari 2017 då jag kommit i kontakt med Håkan Borgh, en mycket trevlig och pigg herre i 75-årsåldern. Ursprungligen från Strängnäs men numera formellt boende i Hede. Han har åkt rally med VW-bubbla och liknande på 60-talet, varit civilanställd på försvaret i Strängnäs inom fordonstest och utveckling, och har kört mycket lastbil och inte minst timmerbilar. Håkan har också jobbat för Pirelli och bland annat skött däcken till Curt Göransson med fler när truck-racing hade sin storhetstid i Sverige och Europa. Curt blev mästare i FIA klass C 1986.

Håkan har en Opel Astra G rallybil som tävlar i grupp E (Ekonomi, tjänstevikt/effekt minst 15,0 kg/kW). Han har dessutom väldigt bra ordning på grejorna och ett fint täckt släp, så det praktiska runt tävlingarna funkar väldigt bra. Jag har varit co-driver till Håkan på ett 15-tal tävlingar fram till februari 2019. Det är lite mer på hobby-nivå och går inte snabbast men vi har åkt för att det är roligt!

Janne köper rallybil
I slutet av augusti 2018 så hittar jag en annons på en BMW 318i årsmodell 1991 (första året med modellkod E36) som är tävlingsklar i grupp E (med bur, tävlingsstolar, 6-punktsbälten, brandsläckare, osv). Jag och min yngste son Max åker till Sigtuna och tittar på bilen. Bilen ser skapligt ut och säljaren verkar vettig så efter provkörning över lite fartgupp och handbromsvändning på en grusplan, och fullgas-acceleration på stora vägen så bestämmer vi oss för att köpa den. Betalning och hämtning sker lite senare i veckan. Den kostade lite mindre än den Mazda MX-5 gatbil vi köpte för att bygga racingbil av. Bilen är en så kallad standard-rallybil vilket innebär att den har inredningen kvar och vanliga vita nummerskyltar och får köras på väg som en vanlig bil. (Annars har rallybilar numera orange nummerskylt som bara gäller för körning på tävling.)

Jag tyckte att vi kan börja med att testa bilen i några bilorienteringstävlingar, det är billigt jämfört med rally men det brukar oftast vara en del inhägnade områden där man kan gasa på en del. Med den planen och en tänkt fortsättning med rally så skickade jag Max på kurs för tävlingslicens (hos Håkan Kuhjan och Jöran Petterson, båda trotjänare som funktionärer, domare och sportgrens-ansvarig för rally i Stockholms BF) och kurs i första hjälpen som numera är obligatoriskt, så han startade direkt som C-kartläsare utan att passera Debutant-klassen. Vi åker hela Uppländska Bil-O-serien hösten 2018 och blir fyra i seriens C-klass. Bilen funkar men är tämligen opraktisk i bilorientering för föraren med 6-punktsbälte och moderna stolar med rejäla öronlappar. Det brukar nämligen behöva backas en del i bilorientering och bakåtsikten blir nästan obefintlig med nämnda begränsningar. Max läser kartan bra för att vara nybörjare så det går bitvis ganska fort, jag har ju kört åt duktiga bilorienterare så som Anders Palm, med flera så det blir bitvis lite för hög fart för Max som blir lite åkskjuk (ett vanlig gissel i bilorientering) och vi har inte fixat med åksjukepiller. Jag har själv haft samma problem när jag varit kartläsare i bilorientering. Det fanns ett tag på åttio/nittio-talet plåster som man satte bakom örat, dom var mycket bra men försvann senare från marknaden. Min storebror som åkte mycket kartläsare åt Mats Björnvad är en av de få som jag vet

aldrig blir åksjuk.i bilorientering.

Återfallet börjar på riktigt
Mellan bilorienteringarna så bestämmer vi oss för att prova en rallytävling också, det blir Rally Gimmersta arrangerad av Katrineholms MK. Efter att inte ha kört rally på 19 år (sedan 1999) så är ambitionen inte så hög, mest att komma igenom tävlingen och att Max får prova hur det är att vara rally-kartläsare på riktigt. Efter att ha kört långloppsracing i 12 år, de senare av dessa med en bil med runt 300 hk och lika mycket vridmoment på banor där man kunnat träna dagen innan, så är det stor kontrast att med 104 hk ge sig ut i skogen på okända grusvägar. Max har inte hunnit gå co-driver-kurs ännu så några arrangörsnoter får vi inte ut vid tävlingsanmälan.
Första specialsträckan återkommer en gång till under tävlingen och vi bättrar vår tid med 1 minut andra varvet, så man får ju säga att det gick framåt i alla fall ;-) Vi kommer igenom tävlingen helskinnade och det är ju planen för det första året, att ta sig i mål med hel bil. Vi hinner med ytterligare en rallytävling under sen-hösten. Vi kör rallysprint på Himmelstalundsfältet, arrangerad av Norrköpings MK. Då det bara är en specialsträcka som ska köras tre gånger så är det fritt fram för att inspektera denna och göra eventuella anteckningar, så det gör vi. Till starten på första varvet så har dock Max förlagt kartan med anteckningarna. Nåja, tillsammans så kommer vi ihåg en hel del, jag siktar dock in mig på fel ställe för den första kurvan och bromsar onödigt tidigt. Men resten går ganska bra. Andra varvet med återfunnen karta gick ännu bättre, 4,5 sekunder snabbare! Inför tredje varvet försöker arrangören fixa till vägen men det är uppenbart att underlaget är för löst och det kommer att bli hopplöst uppkört. Vi ger upp bitvis på det sista varvet och kör bredvid de djupaste spåren så det blir ingen vidare tid. Hade passat bättre att köra en del avsnitt med den bandvagn 202 som jag körde i lumpen...

Ungdomsrally
Max fyllde 16 år i slutet av december 2018 och kunde därmed börja övningsköra. Vi hade införskaffat nödvändiga tillstånd och gått kurs ett par veckor innan så första körpasset kunde göras på födelsedagen. Bilsportförbundet har möjliggjort att det är tillåtet att köra ungdomsrally från 16 till 18 års ålder, och så länge man inte har körkort så går det bra att köra med sin utsedde övningsledare som kartläsare och med grön Övningskör-skylt bakpå bilen. Ett positivt grep som lockar ungdomar till sporten. Dessutom brukar tävlingsarrangörerna ta en betydligt lägre avgift för tävlande i ungdomsklassen. Det är begränsat vilka bilar som får användas i ungdomsklassen, i princip endast standard-bilar, alltså Grupp E, Grupp F och Volvo i VOC-klassen.

Efter att Max övningskört i fem månader och inte minst kört även det officiella WRC-spelet på Playstation så var det dags att prova en riktig tävling i början av maj. Det blev *Aspgren Bygg Sprinten*, arrangerad av Vallentuna MK med start i Kårsta. När man bor i norra Täby så är det nästgårds, trots det så blev det svårt att hitta startplatsen, den hade ingen adress, var bara ett gärde ute på landet, men till slut hittade vi dit. Ambitionen var att prova på och hålla bilen på vägen. Det var en till tävlande i ungdomsklassen, Wilma från SMK Sala i en Volvo 244.

Sista förberedelser innan start

Sprint-tävling innebar att vi skulle åka tre varv på en specialsträcka som var cirka 3 km och rekognoseringsvarv var tillåtet, så vi skrev noter. Resultatet baserades på den sammanlagda tiden. Start med uppvarvning och hantering av handbroms och koppling hade vi tränat på, men resten var oklart hur det skulle fungera. Jag tänkte att jag kunde ge lite tips på vägen och inte minst ge råd till nästa varv. Men jag insåg snabbt att det gick undan ganska bra och jag fick fokusera på notläsningen istället ;-)
I mål på sträckan var vi 0,1 sekunder före medtävlaren i ungdoms-klassen!
Det blir ju en hel del väntetid mellan åken när det är 87 startande... Men Max var på hugget och bättrade 3,4 sekunder på andra varvet, vilket Wilma också gjorde, så Max ledde nu med två tiondelar, jämnare är svårt att få till!
På tredje varvet skar det ut lite i vägkanten för Max i början på sträckan så han släppte lite på gasen och det var troligen där han tappade en sekund på konkurrenten. Slutresultatet blev alltså 0,8 sekunder efter. Bilen i gott skick och mersmak!

Nästa tävling så var det min tur att köra igen, i *Sandströms El Sprint* arrangerad av SMK Märsta. Tävlingen kördes på klassisk mark i Rosersberg där jag var med som funktionär för Masters International Rally (MIRA-rallyt) 1984 och 1985. Det var en rolig tävling där vi åkte tre varv på ”U:et” och vägarna höll bra. Det var snabbaste sträcktid som gällde och jag var glad att jag slog min kompis med en tiondels sekund på sista varvet!

Max tur att köra och vi åkte till Värmesprinten i Eskilstuna. Vi är lite kvällsmänniskor och det hade kanske passat oss att åka rally på sjuttiotalet när man tävlande på kvällar och nätter. Nu fick vi gå upp klockan 6 på morgonen! Vi kom iväg lite senare än planerat och det tog längre tid än beräknat, men ett telefonsamtal till besiktningen lugnade oss, de tyckte inte att det var något problem att vänta på oss. Däremot blev det ingen tid till rekognosering av sträckan före start. Vi var två startande i ungdomsklassen och som vanligt fick vår klass åka först. Både bra och dåligt, vägarna är bättre när man startar tidigt men det är en del lösgrus. Vi gick ut som andra bil i klassen och efter ett par kilometer så var det en tvär vänster där bilen före verkade fått sladd och hamnat utanför vägen en bit fram. Då sa jag till Max att nu får du se till att komma i mål så vinner du. Konkurrenten lyckades tejpa ihop bilen tillräckligt för att åka nästa varv, men då förståeligt nog i ett betydligt försiktigare tempo. Så vi kom ifatt dom på sträckan, också en intressant erfarenhet för Max med allt damm när man kommer närmare bilen framför. Dessutom blev det tydligen en utmaning för tidtagande funktionärer när vi kom i mål två meter bakom bilen framför, så det tog ett tag att reda ut tiderna i sekretariatet innan vi fick varsin riktigt stor segerpokal på prisutdelningen!

Vi fortsatte med varannan tävling så nu skulle jag köra igen i EMK Kannan i Eskilstuna, en längre tävling med sex SS. Tyvärr blev det en del strul utanför själva tävling. Det började med att vi glömde stänga höger bakdörr ordentligt i samband med avlastning så den fick en känga och blev lite upptryckt och svår att stänga . Sedan iväg till besiktningen och där blev vi godkända. Dock var det ingen som tänkte på att stänga huvlåsen så när vi kom ut på 70-vägen så for huven upp. Rutans yttre del fick en hel del sprickor men den inre rutan höll och motorhuven gick att stänga med lite våld. Vi köpte genomskinlig tejp på Coop och tejpade sprickorna på det yttre glaset. Tokigt kan det bli, vindrutan var ganska fin, den föregående ägaren hade nämligen råkat ut för samma sak... Nåväl, det var faktiskt de enda skadorna bilen fått under det första året och vi lyckades byta vindruta hemma i garaget på egen hand och justera till motorhuven. På tävlingen var det fina och roliga vägar, arrangörsnoter och sex sträckor på sammanlagt 43 km SS.

I augusti åkte vi till Finspång där Max körde Finspångsrundan, en tävling i första hand för historiska bilar. Dock klarade vi inte besiktningen då tiden gått ut på brandsläckarna, men det löste sig lite tursamt med en snabb tur till Finspångs centrala delar där vi hittade två nya brandsläckare till rimligt pris. Konkurrenten i klassen körde en till synes potent Suzuki GTI som jag gissade skulle bli svårslagen. Tävlingen var onotad (inga arrangörsnoter tillhandahölls) så det var lite nervöst att

åka med som kartläsare, jag fick läsa vägen så gott det gick. Det gäller ju att komma i mål, men det gjorde inte Suzukin, dom bröt med trasig växellåda, så det blev vinnarpokal även denna gång!

Prisutdelning i YRC-sprinten

Max körde sedan även YRC-sprinten i Vallentuna där han vann över en annan Max i en Volvo 960 som gick bra men hade en dikesvisit i slutet på första sträckan. Där var det många som åkte av och lägligt nog nära serviceplatsen så vi tillbringade en hel del tid där medan vi väntade på att köra andra varvet.

Årets sist tävling för Max blev Fönstersprinten arrangerad av MK Rimo. Där var det fyra startande i Ungdoms-klassen, så konkurrensen var större. Men Max gjorde ett bra första varv på sträckan och fick ett försprång på 2,7 sekunder. Den andre Max (Lindholm) i Volvo 960:an tog in lite på både andra och tredje åket men vår Max vann till slut med 1 sekunds marginal! Jag tror att vi har fördel av att vara ganska noggranna på rekognosceringen och i och med att vi läser noter åt varandra så bygger vi upp rutin på att köra med noter. 2020 verkar det som att Öppna Östra Sprint-cupen körs med ett annat reglemente där den bästa tiden på sträckan räknas istället för den sammanlagda tiden. Vi får se hur det går. Vintertävlande avskrev vi redan i höstas (dyrt med vinterdäck och jobbigt med kyla och snö), och det brukar inte bli någon vidare vinter i vårt närområde. Det visade sig ju vara väldigt rätt gissat denna vinter när vi så här i början på februari fortfande knappt sett en snöflinga, och det börjar bli tveksamt om ens Svenska Rallyt kan genomföras i full längd.

Jag körde ytterligare två tävlingar på hösten, dels Bresontrofén som hade start och första sträcka på Tierp arena (det gamla flygfältet) samt Marknadsnatta med start och mål i Skänninge. Vi har under tävlingsuppehållet roat oss med att räkna ut genomsnittstiden för topp tre i ekonomiklassen och räknat ut hur långt efter vi är i procent. Trenden är tydlig, vi kommer närmare täten för varje tävling. Samtidigt är de bästa väldigt bra chaufförer och flera satsar hårt och åker av vägen ordentligt även när det är notade tävlingar.

Vi vill passa på att tacka vår största (och enda) sponsor: **Lars-Göran Palm** som lånar ut sitt hybridskydd till oss!

Bästa hälsningar från Jan och Max Hellenberg