

GAMMAL OCH NY HISTORIA

Av Jan Hellenberg

FÖRST EN TILLBAKABLICK

Jag är relativt ny i klubben, gick med 2004, så en presentation kan vara på sin plats. Jag har hållit på med bilsport rätt kontinuerligt sedan jag tog körkort för drygt 20 år sedan. Det var nog min äldre bror Ulf som påverkade det en hel del, han drog med mig som funktionär både på rally och bilorientering när jag var tonåring. Han i sin tur hade fastnat via en lumparkompis som var med i Mälardalens MK. Annars har vi båda växt upp och bott i Sollentuna och Upplands Väsby.

Jag har hållit på med både rally och bilorientering. De första 10 åren i "karriären" när jag var ungarl så avsatte jag mycket tid på bilsport. Jag var flera år MMK:s mest aktiva förare. Vi samlade aktivitetspoäng på ungefär samma sätt som ni gjort i DMK. (MMK:s upplägg kanske till och med var förlaga för DMK?) Några av de mer intensiva åren startade jag i 25 eller något fler tävlingar. Det blir ett snitt på 1 tävling varannan vecka. I praktiken fördelade det sig inte så jämt, jag minns att jag åkt bilorientering på fredagen och rally på lördagen...

Jag har alltid varit lite för feg som rally-chaufför, delvis för att jag egentligen inte är så förtjust i att reparera bilarna och inte heller haft någon vidare budget. Nåväl, kompenserat med mycket rutin så har jag i alla fall blivit B-förare i rally.

Jag har också varit med som funktionär en hel del, i många olika funktioner, även som tävlingsledare både i rally och bilorientering. Jag hann också med att vara styrelseledamot i MMK ett antal år.

På senare år har det dock varit lungnare på bilfronten, tror att jag åkte rally senast 1999. Bilorientering har jag dock fortsatt med, det drar normalt både mindre pengar och tid. Jag har varit både kartläsare och förare. Har faktiskt B-licens som kartläsare. Lider dock av åksjuka när det blir långa och svåra tävlingar. Har åkt mycket bilorientering med en gammal arbetskompis som heter Peter Olausson. Det började med att han körde (först en tjänstebil, en Escort XR3i) men efter några kvaddade bilar så tog han det säkra före det osäkra och spände fast sig i högerstolen. Det var ett lyckat drag och jag får nog erkänna att han var bättre kartläsare än mig när han var på topp. Han var också kartläsare åt mig på många rallytävlingar.

Peter fick dock alltmer andra intressen och det blev inte så mycket åka längre. Så även för mig, för sådär en 6 år sedan började familjen bli trångbodd i lägenheten i Häggvik och vi flyttade till villa i Täby Kyrkby. Har nu förutom fru även två pojkar på 7 respektive 3 år hemma.

Det började kännas långt att åka till Ekerö för att träffa sina klubbkompisar och det var få kvar som höll på med bilorientering i MMK. Därav mitt beslut att byta klubb till Djursholms MK. Jag var på Dag lite om att han skulle göra come-back som

kartläsare i bilorientering, men har inte fått ut honom i skogen än. Det slumpade sig dock så att Anders Palm, en rutinerad A-kartläsare i bilorientering från Bromma MS, som åkte med Allan Nyberg från Djursholms MK, hade motsvarande situation som jag. Hans chaufför var nämligen lite mätt och ville dra ner på tävlandet.

Anders och jag testade några tävlingar tillsammans under hösten 2004 och det verkade fungera. Under förra vintern/våren så sålde jag min röda Golf GTi Mk II (kombinerad svensson- och bilorienteringsbil) och köpte Allans halva i Anders silverfärgade Golf GTi Mk I -83 (utpräglad bilorienteringsbil med många år i tjänst).

SÄSONGEN 2005

Anders och jag började med två enklare övningar i Kolsva. Serien April-April riktar sig till C-kartläsare och nybörjare, men även ett par B- och A-ekipage letade sig dit. Vi som tävlar i A-klassen fick nöja oss med att åka utom tävlan. Men tävlar gör man ju ändå.

Södertörns BOK:s årliga tävling hette i år X2005-tåget och hade startplats utanför Enköping. Den elektroniska tidtagningen har kommit för att stanna inom sporten verkar det som. På flera tävlingar har man använt tidtagning med hjälp av "SportIdent". Kartläsaren har en liten "pinne" som man doppar i en liten dosa vid varje tidkontroll (TK). Pinnen lagrar sedan klockslaget för detta vilket blir den tid man läser av i målet. På detta sätt så spar man in funktionärer såväl vid mål-TK på sträckan som vid start-TK på kommande sträcka. Vårt resultatet var vi ganska nöjda med, vi blev nia av 20 startande. På sista sträckan kokade dock bilen. Då är det skönt att vi har tävlingsbilen på släp till och från tävlingarna. Det visade sig när vi kom hem att topplockspackningen hade gett upp. Märkligt, den var ju bara 22 år gammal!

Vi lyfte av toppen för att undersöka vad som var fel. Lite pinsamt var det för Anders och Allan eftersom jag nyligen köpt in mig i bilen. Allan hjälpte dock till i garaget som kompensation. Vi hittade inget stort fel och toppen såg bra ut så vi monterade en ny topplockspackning. Så var vi redo igen för nya äventyr efter ett snabbjobb i garaget.

Nästa tävling gick i Värmland med Kils MK som arrangörer. Värmland brukar betyda snabba vägar och bra terräng. Terrängen var bra och fort kunde man åka i de grusgropar och industriområden som inledde tävlingen. Denna gång så var tävlingstypen linjeorientering med onummerade tavlor. Tävlingar med onummerade skyltar är varken Anders eller min favorit. Man kommer i mål och får först då veta att man missat ett antal tavlor, och får inte riktigt reda på hur de stod eller vilka roliga svårigheter banläggaren lurat oss med. Med numrerade skyltar så blir det mer direkt feedback och man kan leta tills man hittar skylten. Resultatet blev dock skapligt, även här blev vi nia, nu av 22 startande.

Så långt första halvårets tävlingar. Hösten brukar bjuda på betydligt fler chanser att åka bilorientering. Så även i år. Först ut var Ludvika MS tävling "Bergslagsnatta".

Onummerat och linjeorientering igen. Det är ett imponerande arbete man lägger ner på att skanna, kopiera och skriva ut kartor i färg. Vägjorda egenritade kartor som ser lika bra ut som handelskartor. De kartor som Ludvika tar fram stämmer dessutom bättre än handelskartorna. Området var det nedlagda militära övningsområdet i Falun. Linjeorienteringen har den egenheten att man skall följa en linje oavsett hur den går på kartan. Linjen kan gå i ett krokigt mönster över en plan och åker man inte exakt enligt linjen så missar man en skylt som är placerad bakom en buske. Eller ännu värre, man står framför två skyltar som enbart skiljer sig några meter från varandra och skall avgöra vilken av dem man skall ha. Vi missade alldeles för många skyltar för att placeras högt upp i resultatlistan. Placering 17 av 27 startande. Vi blev tvungna att vänta drygt 20 minuter på en sträcka på grund av ett mystiskt bränsleproblem som Anders råkat ut för även tidigare när det varit varmt ute. När bilen svalnat så går det bra igen. (Vi har senare fått tips om att det är en bränsleledning i motorutrymmet som behöver värmskyddas.) Denna ofrivilliga paus påverkade dock inte så många placeringar.

En vecka senare bar det av till Kolsva igen. Tävlingen Guttstasnurren hade även i år start och mål i Kolsva men hela tävlingen var förlagd mitt ute i mörka skogen vid Näverkärret. Tävlingen var av traditionell sort med fina vägar och stigar på tallhedar. Några ”vägar” så små och gamla att det nästan var omöjligt att hitta in på dem. Att vi gillar numrerade tävlingar syns även i resultatlistan. Vi placerade oss som femma av 23 startande. På den första sträckan var det faktiskt bara bröderna Hellander från Ludvika som var bättre än vi.

Under hela tävlingen stördes vi av ett oljud från framvagnen. Väl hemma igen så förstod vi att det var dags att meka igen. Men det fick bero någon vecka, för först skulle vi till Göteborg och prova på Mölndals MKs tävling i MapRace-serien. Med bara 6 startande på långa banan och 5 st på korta banan är det beundransvärt att de fullföljer arrangemanget. Tävlingen var av Sprint-typ, det vill säga ett antal sträckor nästan uteslutande i grustag och industriområden. Egentligen är satsningen på MapRace ett försök att hitta nybörjare med motorintresse som kan växa in i sporten. På denna tävling fanns också en längre bana som vi åkte. En bana med numrerade kontroller vilket bidrog till att vi åkte ända till Göteborg. Nu lyckades vi vinna tävlingen med en halv minut tillgodo före Conny och Daniel Johansson från Ljungby MK.

Oljuds-analysen ledde oss fram till att vänster stötdämpare började bli dålig. Mjuk i det övre registret och stum i det nedre, därav slagljudet. När vi bytte stötdämparen så såg vi att topplagringarna tagit stryk så vi såg till att få dem renoverade med kraftigare lager också. Vi hann klart till nästa tävling som var Films MKs Bergbyrundan. Denna tävling var första deltävlingen av tre i Svenska Mästerskapet. Platsen för detta mästerskap var Läby, norr om Uppsala. Efter hela E4:an norr om Uppsala ligger det grusgropar. Tävlingen inleddes i några av de i bilorienteringskretsar mest kända grusgroparna. En plats där det är lätt att göra misstag och att tappa bort sig. Tävlingen gick vidare genom skogsmark och flera grustag för att slutligen

hamna på ett flygfält. Nu var det visserligen ett nerlagt militärflygfält så vi fick åka både på startbanan och massor av omgivande taxi-banor och flygplansparkeringar. När jag vid ett tillfälle kom ut på startbanan och fick instruktionen ”1500 meter, vinkel höger in på liten väg” så blev det fullgas genom växlarna förstas. Det gillade inte motorn som började gå illa. Vi tog oss fram de kvarvarande kilometrarna på sträckan med en bludrande orkeslös motor. Efter mål-TK fick vi motorstopp och sedan ville bilen inte starta igen. Vi försökte olika varianter men fick ge upp och fick skjuts av en funktionärsbil till målet för att hämta släpet. Typiskt, det hade ju gått bra på tävlingen och bara en sträcka kvar. Vi låg ungefär 8:a eller 9:a när det hände. Detta på ett SM med 36 startande.

Vi kunde konstatera att ingen kompression fanns i ettans och tvåans cylinder. Alltså skulle toppen bort igen. Mycket riktigt, mellan 1:ans och 2:ans cylinder var packningen borta och toppen skadad. Och bara två veckor till nästa SM-tävling! Men det ordnade sig med någon dags marginal.

Ljungby MK bjöd in till Ljungbysnurren. SM och NoM-deltävling med onummerade skyltar ☹. Tävlingsområdet var fint med en blandning av det mesta. Grustag, skogsmark, gårdsplaner etc. Ekonomisk karta, orienteringskarta, egenritad karta, backsträckskarta och topografisk. Resultatet blev bra körtid men missade tavlor. Vi var faktiskt tvåa på en sträcka igen, men vad hjälpte det. Totalt blev det en 14:e plats bland de 27 startande svenskarna.

DUBBELJANNAR

Under alla år sedan jag började med bilorientering så har jag alltid försökt vara med i Upplandsserien. År 2005 arrangerades den för 38:de året i rad, i obruten serie tror jag! Den har traditionellt riktat sig till C-kartläsare men har på senare år erbjudit mer avancerade banor och även haft serietävling för B-kartläsare. Eftersom Anders har A-licens så kan vi inte delta i serien i normal laguppställning. Jag hade dock redan året innan pratat lite löst med Jan Sundgren från Almunge MK som har B-licens och han var på hugget när det drog ihop sig till tävlingar. Så jag var chaufför åt honom och vi åkte hans Audi 80 Quattro i sedån-utförande med vanlig femcylindrig motor. Det var en intressant upplevelse. På pappret låter det som en bra bilorienteringsbil men jag tyckte nog att åtminstone detta exemplar led av hög vikt (särskilt i förhållande till motoreffekt) och lite osmidighet, men vi hade bra nytta av fyrhjulsdriften på leriga gårdsplaner.

Den första deltävlingen började lite knackigt. Första sträckan bestod av reellt enkelt orientering med så kallat OK-plock på asfalterad men krokig upplandsväg, men plötsligt var det ett nummer för högt på skylten vi hittade, vi hade alltså missat en tavla. Efter viss förvirring och därefter tips från mig att dubbelkolla inprickningen så upptäckte vi att kartläsaren missat inprickning av en orienteringskontroll och vi tvingades vända tillbaka. Jag applicerade den taktik som Ari Vatanen med flera tidiga finska rallyvärldsmästare lakoniskt refererade till på kraftigt brutens engelska när de

blev intervjuade: "Maximum attack". Detta hjälpte för att vi inte skulle tappa alltför mycket tid och längre fram bjöd tävlingen på svårare orientering och där gick det bra. Så bra att vi slutade som segrare i den första deltävlingen.

Den andra deltävling gick lika bra, dock var vi inte totalsegrare ty till denna tävling fick Allan ett återfall och åkte tillsammans med Anders utom tävlan i A-klassen.

Allan tyckte att Golfen var trött på slutet av tävlingen och när de skulle lasta den på släpet så ville den inte starta. Dags att skruva igen...

Det visade sig vara halvdålig kompression på alla cylindrar, vilket förbryllade oss. Men det var inget annat att göra än att lyfta av toppen igen för tredje gången på några månader. Närmare invärtes inspektion visade att kolvar och kolvringar var i dåligt skick. Anders hittade begagnade kolvar till bra pris via internet, men med kolvringar, lager, bultar till topp och överfall blev det en rejäl slant i reparationskostnad ändå. Med hjälp från Leif Lindberg från Huddinge MK så gjorde vi också justeringar och la till tryckmätare till bränslesystemet. Efter detta går bilen i alla fall utmärkt, bättre än den gjort någon gång tidigare jag kört den.



Jan Sundgren och Jan Hellenberg efter målgång i sista deltävlingen.

Nåväl, Jan och jag fortsatte under tiden i Upplandsserien och kom på andra plats i den tredje deltävlingen. I fjärde deltävlingen hade vi problem med att hitta en skylt, vi åkte fram och tillbaka och kunde inte hitta den och vi trodde den var saboterad och

gav upp den. Det visade sig senare att vi var på rätt ställe men inte sett den. Vi hade fortsatt oflyt på den sträckan och var inte nöjda med insatsen, men en deltävling får man räkna bort. I den sista tog vi andraplatsen och vann därmed serien!

I NOVEMBERMÖRKRET

Efter mellanspelet med Jan Sundgren och skruvande på Golfen så var det dags att åka tävling med Anders igen. Vi åkte till Vingåker för att vara med i den tredje och sista SM-deltävlingen som arrangerades av "Stockholmssektionen" av Älmhults MK. Det var en rolig tävling med bra vägar (inte en massa stock och sten) som dessutom hade numrerade skyltar! Att åka med en duktig A-kartläsare som Anders gör det hela roligare också. Det flöt på bra och det blir "fart och fläkt".

Ja, så var vi då till slut framme vid den ursprungliga anledning till att jag skriver detta: Den traditionsenliga säsong avslutningen på Åland. I föregående nummer av PEDAL-trycket flaggade ju styrelsen för detta evenemang. Tyvärr var jag dock ensam deltagare från Djursholms MK. Men det blev roligt ändå. Anders och jag gav oss iväg från Täby tidigt på morgonen och anlände efter drygt en och en halv timme till Grisslehamn där vi lastade av tävlingsbilen och ställde oss i kö till färjan (Eckerölinjen). Båtturen tar cirka två timmar varunder vi åt lunch, pratade med andra bilorienterare och fyllde på vätskereserven. Väl framkomna till Åland så åkte 17 svenska ekipage i kolonn till Godby Hotell som också var start- & målplats för tävlingen.

Tävlingen gick utmärkt, det blev en fin revansch för förra året då det gick mindre bra. Jag trodde dock vid ett tillfälle att vi hade brand i motorrummet men det var inte så farligt, en massa lerigt sågspån hade fastnat på avgassystemet när vi snurrade runt på ett sågverk. Vi hade nöjet att bli bästa svenska ekipage före bland annat far och son Lindholm, Roine Johansson och Ove Lindberg. Vi blev totaltrea med endast två ekipage ur den gästande finska kontingenten före oss.

På kvällen var det fest med buffé, dans till enmansorkester och diverse upptåg av den originella "doktor". Hotellet är ett före detta sjukhus och använder detta som en ploj. För de som varit med förr kan rapporteras att kvällen avlöpte relativt skötsamt, ingen stupade redan vid middagen och Ove somnade i en stol i korridoren redan vid halvtvå-tiden.

För ovanlighetens skull var inte Ålandstävlingen den sista på året, Anders och jag var helgen efter i Vara och åkte "Kräftsvängen". En kul, något enklare tävling med OK-plock, gårdsplaner, ekonomiska kartor och några vägrätningar. Extra roligt blev det eftersom vi totalvann tävlingen före 12 andra ekipage på långa banan.

Till slut en traditionell hälsning från MMK:s klubbtidning 'Ljuddämparen':
Häng kvar så länge något jul går runt

Bästa hälsningar från J anne H ellenberg