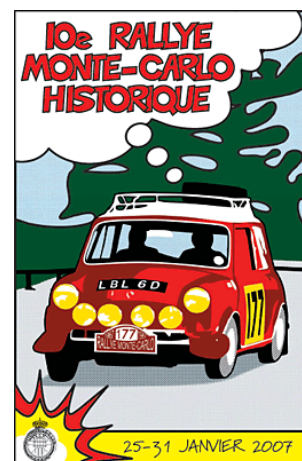


EN VINTER- RESA MED BIL FRÅN OSLO TILL:



En berättelse om
Rallye Monte-Carlo Historique 2007
och bilsporten Regularity
av Hans Sylvan



Den här berättelsen kommer aldrig att ge mig ett Nobelpris, inte heller att tryckas i tusental. Men jag är nöjd om jag kan sprida lite kunskap om ett rally som inte många i Sverige känner till, utom till namnet, som ju är ett av de starkaste varumärkena i motorsporten. För den som funderar på att åka rallyt, finns det en hel del kunskap att hämta, kunskap som jag önskar att jag hade haft före starten.

Hans Sylvan

10:e RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE 2007

När Midnattssolsrallyt återuppstod 2006, och det fanns en klass ”regularity”, såg jag möjligheten att vara med i ett rally som jag bara upplevt som åskådare i ungdomen. Jag hittade en lämplig bil på nätet, en SAAB 99 EMS1975, och lyckades efter en hård kamp med tre utländska bilmuséer att köpa bilen. Min konkurrent i bilorientering, Stefan Helin i Tibro, ställde upp som chaufför och mekaniker, och vi körde Midnattssolsrallyt och lyckades vinna regularityklassen.

Då växte hornen i pannan ut och vi ville pröva något häftigare, speciellt som vi lyckades slå det bästa norska ekipaget, med flera bra resultat i Monte Carlorallyt. Under hösten tog vi beslutet att anmäla oss till Monte, men vi var lite sena i starten, hade missat att skaffa ett så kallat FIVA-pass till bilen, så arrangören tog bort oss i första gallringen. Tack vare en blixtingsats av Horst Brüning i MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, fick vi fram de papper som saknades. Gunnar Häggbom, numera boende på Rivieran, känd som codriver åt Erik Carlsson i Monte Carlorallyt, lade ett gott ord för oss hos tävlingsledningen så att vi blev accepterade.

Startavgiften i Monte är 3 000 euro, och övriga kostnader minst lika mycket, så nu började jakten på sponsorer. Det såg länge mörkt ut, men framåt nyår hade vi fått ihop så mycket att vi vågade stå för vår anmälan. Tack alla sponsorer! Ni ser på bilderna vilka de är.

På min lott stod att planera själva tävlingen, rita kartor, räkna tider och skaffa information från mera garvade konkurrenter. Norrmannen Monty Karlan (bra namn för den här tävlingen) har åkt ett 40-tal Monte Carlorallyn, och stått på prispallen flera gånger i den historiska rallyvarianten. Han har mera erfarenhet än någon när det gäller Monte, och han delar gärna med sig av sin kunskap. Jag besökte honom två gånger i Oslo före tävlingen, där han utbildade de flesta norska ekipagen, och mig, i konsten att köra regularity i Monte.

Under jul och nyår 2006 körde Monty hela banan och gjorde en road book över transportsträckorna och en noggrann uppmätning av specialsträckorna. Det hade vi stor nytta av på tävlingen, då arrangörens information var väldigt knapphändig.

HUR LÄNGE HÅLLER EN BIL SOM ÄR 30 ÅR ?

Min förare Stefan Helin som har en Mekonomenverkstad i Tibro, tog hand om bilen och bytte alla förslitningsdelar och det mesta av de delar som åldrats sedan bilen rullade ut från fabriken i Trollhättan 1975. Motorn är ren standard, 110 hk, fjädrar och stötdämpare är hårdare, och det sitter en liten skyddsplåt under motorn. Två extraljus och en kartläsningslampa fullbordade trimningen.

På väg till starten i Oslo hade vi gott om tid att tänka igenom vad vi kunde förvänta oss den närmaste veckan. Stefan räknade upp alla de delar han bytt på bilen, men kom också på en massa detaljer som inte var bytta. Han såg problem i alla bilens delar, så att jag döpte honom till ”autokondriker”.

När vi passerade Oslos stadsgräns kom det första problemet; trippmätaren stannade. Näst motorn så är trippen den viktigaste delen i en sådan här tävling. Trippen används till 110%, både på transporter och på specialsträckorna. Vi började leta fel, kollade varje del för sig. Trippen gick runt när man skruvade för hand, vajern gick lätt, men delarna fungerade inte tillsammans.

Till all lycka är Monty Karlan återförsäljare av trippmätare, så vi lånade en komplett mätare av honom, tyvärr fel fabrikat. Vi fortsatte felsökningen när vi kom till första tidskontrollen i Trollhättan, där Peter Bäckström på SAAB:s museum lånade ut sin verkstad till oss. Vi hittade inget fel, så vi fick låna en tripp ur museets lager. Så småningom, någonstans i Danmark, kom vi på att plastdrevet i hastighetsmätarens T-växel var slitna och kuggade över ibland.

Nu var goda råd dyra. De reservdelarna hade vi inte. T-växeln var köpt på en firma i västra Belgien, och vi ringde dit för att få råd. De hade en filial i Köln, vars innehavare skulle åka till Frankrike för att titta på rallyt. Han tog med sig nya plastdrev och kom till kontrollen i S:t Etienne och reparerade T-växeln. Sen gick trippen perfekt i hela tävlingen. Så svaret på rubrikens fråga är: originalbilen håller i trettio år, men extrautrustningen måste repareras.



Bilden till vänster visar servicen precis före tidskontrollen i Gare de Clelles som ni ser till höger. Det kanske ser dramatiskt ut med alla huvar och dörrar öppna, men vi bara fyllde bensin, lite olja och putsade rutorna. Våra meckar Thomas Järnström och Joacim Ahnheim hade ändå ett hårt jobb som rullande bensinstation och brödbutik.

VI STARTADE I OSLO OCH FORTSATTE TILL S:T ETIENNE ...

I år kunde man välja på fem startplatser; Monte Carlo, Turin, Reims, Barcelona och Oslo. Vi valde att starta i Oslo, den 25 januari, där vi fick startflagg av rallystjärnan Henning Solberg, Petter Solbergs storebror.



Oslo	
Trollhattan	260 km
Hamburg	961 km
Bad Homburg	1403 km
Strasbourg	1622 km
Besançon	1871,5 km
Beaune	2012 km
Feurs	2222,5 km
Saint-Etienne	2261,5 km
Saint-Agrève	2389 km
Saint-Georges	2611,4 km
Valence	2626,4 km
Gare de Clelles	2799 km
Serre-Chevalier	2985,5 km
Briançon	2998,5 km
Eze-Village	3339,5 km
Monaco	3346,8 km
Monaco	3549,4 km

Det var ett tjugotal bilar som startade i Oslo; en svensk, en dansk och en monegask, resten norrmän. KNA, Kongelig Norsk Automobilklubb, firade sitt 100-årsjubileum, och bjöd på en elegant middag kvällen före start.

Så bar det iväg genom den täta lunchtrafiken i Oslo, men med Monty Karlans roadbook var det inga problem. Problemen kom inte förrän i Sverige, då vi fick ta en omväg runt vägraset i Bohuslän. Första tidskontrollen var på SAAB:s bilmuseum i Trollhättan, där muséet bjöd på lunch och färdkost. Så här långt räckte traktamentet.

Vidare ner på motorvägar genom Sverige, till Helsingborg, där min dotter bjöd på mat. Billig resa det här! Färja över till Helsingör, motorväg genom Danmark, färja Rödby – Puttgarden, till hotell i Lübeck, dit vi kom tidigt på fredagsmorgonen för några timmars sömn.

Andra tidskontrollen i Hamburg fredag lunch. Rapporter på TV om snökaos på de tyska motorvägarna, vilket vi började märka mellan Hannover och Kassel. Upp med kartan för att kolla omvägar, men så minskade snöfallet, farten ökade och vi kunde köra problemfritt till nästa tidskontroll i Bad Homburg, en förstad till Frankfurt. Stor folksamling på torget, pamparna i bilklubbarna skålade i champagne, vi åt lite mat (den första som vi betalade för), och sedan drog vi vidare mot nästa tidskontroll i Strasbourg.

Dubbdäcken på, för nu var vi i Frankrike, fria från Fritz' förbud. Vi körde hela natten genom det fagra Alsace, på turistspråk "Route de vin" och "Route de fromage". Det såg vi inget av, än mindre fick vi smaka. Efter ett antal passerkontroller och tidskontroller kom vi till uppehållet i S:t Etienne, efter lunch på lördagen. Där fick vi också byta dreven i T-växeln till trippen.

Fransmännen äter på bestämda tider, inga mellanmål under eftermiddagen. Vi fick svälta till kvällen, men då smakade maten desto bättre, och det gjorde även sängen.

... VIDARE TILL VALENCE, BRIANCON OCH MONTE CARLO

Den egentliga tävlingen började den 28 januari med fem specialsträckor, bl a de välkända S:t Bonnet le Froid och Burzet, som hade använts i fortåkar-Monte veckan före oss. Efter ett nattuppehåll i Valence fortsatte vi med fyra sträckor fram till Briancon/Serre Chevalier, där vi körde fyra varv på en isbana, ett prov som inte ingick i huvudtävlingen.

Under de här två dagarna höll vi oss runt tjugonde plats totalt, med några enstaka bra sträckplaceringar inom topp 10. Lyckas man undvika större tidsförluster, och ligga på 2-3 sekunders felmarginal vid kontrollerna, så klättrar man stadigt i totallistan.

Den 30 januari körde vi tre sträckor på vägen till Monaco, dit vi anlände på eftermiddagen. Vi checkade in på hotellet, åt en lätt måltid i cateringtältet på kajen i Monte Carlo, och förberedde oss för det stora avgörandet; tre sträckor i bergen norr om Monaco, på vägar som alla Montefans känner till; Madonna, Col de Turini och Col de l'Orme. Men först måste vi köra tre varv på en asfaltbana i hamnen, samma prov som fortåkarna avslutade sitt rally med veckan innan.

Hittills hade alla sträckor körts i dagsljus, men nu startade vi framåt nio på kvällen, på en 20-milarunda som skulle köras nonstop på fem timmar. På nordsidan av bergen låg snön kvar, och högst upp låg dimman så tät att vi fick krypa fram för att se vägen. Det har alltid varit här som tävlingen avgörs, och det var inget undantag i år. Det blev stora omkastningar i resultatlistan, och vi åkte ner till plats 35, men vi kom i alla fall i mål.

VARFÖR VANN VI INTE ?

Varför vann vi inte? Vad gjorde vi för fel? Vad måste vi ändra på? 110 hästar räcker inte till när man åker en brant hårnålskurva uppför, och ska axa ut på raksträckan för att köra in tappad tid. Nu åkte vi på ettan i hårnålarna, och det går för sakta. De tuffa nattsträckorna nattetid måste man åka med fullständiga noter, annars blir man efter, och säkerhets-marginalen minskar. Fem dubbdäck räcker inte hela tävlingen, speciellt som de flesta sträckorna börjar på bar asfalt, går på snö och is över toppen, och avslutas på bar asfalt.

Ska vi åka nästa år igen, måste vi ha starkare bil, träna mera och ha flera däck. Det är också en klar fördel om man har åkt alla sträckorna och gjort egna noter och avståndsmätningar. Kan vi genomföra de här förbättringarna, då är vi bland de 10 bästa.

VARFÖR SÅ FÅ SVENSKAR I MONTE CARLO OCH SÅ MÅNGA NORRMÄN ?

Norrmännen har av gammal tradition åkt Monte, speciellt på den tiden när det var en tävling för amatörer som ville ut och roa sig. När tävlingen fick VM-status och fabriksstallen började tävla, då hade norrmännen inga tävlande bland proffsen, men då kom svenskarna starkt.

Nu när det historiska Monte Carlorallyt körs, är det säkert arvet från tidigare generationer norrmän som ligger till grund för det stora norska intresset. Om det finns någon svensk som vill återuppleva gamla sortens rally, och samtidigt göra något utöver det vanliga, kan jag rekommendera Monte Carlorallyt Historique.

VAD ÄR REGULARITY RALLY ?

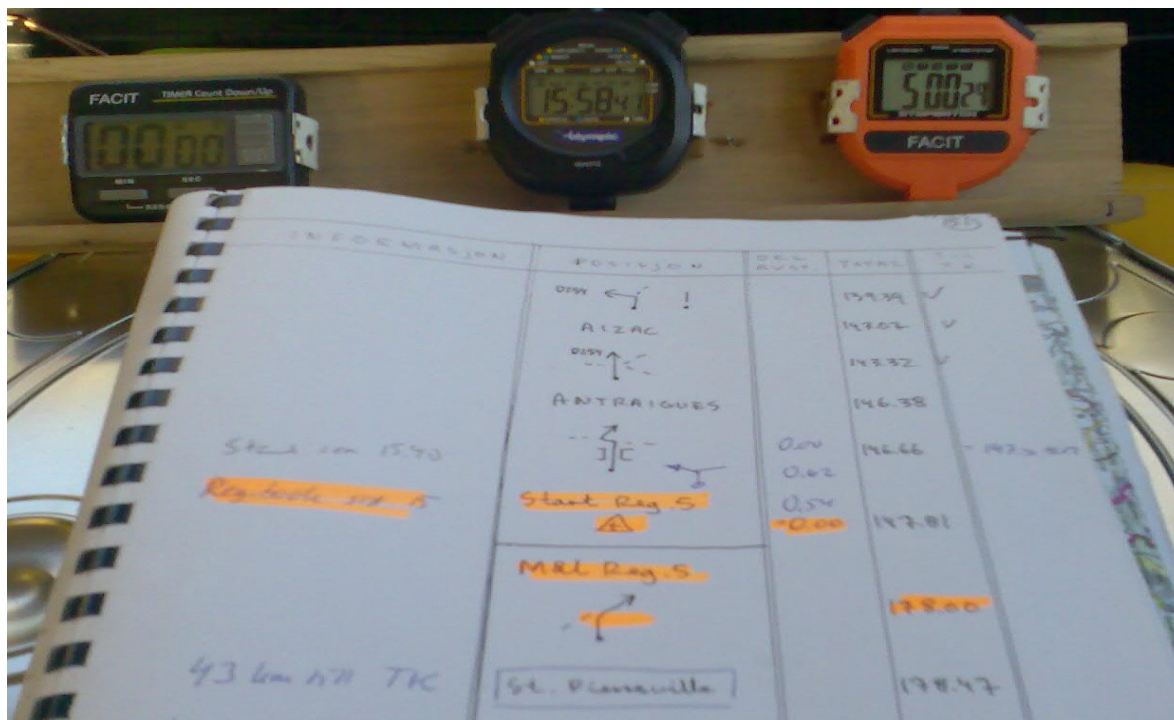
Den moderna rallytävlingen avgörs på avlysta specialsträckor, där det gäller att åka fortast. Regularity däremot går ut på att hålla en av arrangören given medelhastighet på specialsträckorna, i Monte mellan 47 och 50 km/tim. Som jämförelse kan nämnas att den traditionella rallyeliten med WRC-bilar och fulldubbade däck håller ca 80 km/tim i snitt i Monte Carlorallyt.

Det verkar kanske inte så svårt att hålla 50 i snitt. I Midnattssolsrallyt i somras var det inga problem, men på de isiga och backiga alpvägarna i Frankrike får man ibland åka fullt för att hålla snittet. På de svåraste sträckorna var det ingen tävlande som lyckades hålla tiden.

Ett antal hemliga tidskontroller i form av en elektronisk klocka noterar de tävlandes tider i förhållande till medelhastigheten, med en noggrannhet på en tiondels sekund. Med hjälp av trippmätaren och en hastighetstabell kan codrivern styra föraren att hålla rätt tempo. Ungefär var 200:de meter får föraren besked om man ligger före eller efter idealtiden.

De flesta bilars hastighetsmätare drivs från växellådan, vilket innebär att hjulspinn påverkar trippmätarens noggrannhet. För att lösa det problemet, har man i förväg, på barmark, mätt upp avtåndet till vissa punkter utmed sträckan, ungefär varje kilometer. Det var dessa uppmätningar som vi fick från Monteveteranen Monty Karlan.

Inte förrän vid starten för respektive dagsetapp får man veta vilken snitthastighet som arrangören har valt för varje sträcka. Då börjar en febril räkneverksamhet för codrivern, som med hjälp av hastighetstabeller och lite huvudräkning ska notera passertiderna för varje uppmätt punkt utmed specialsträckan.



Codriverns arbetsmiljö, med road book och klockor

HUR SER EN TYPISK SPECIALSTRÄCKA UT ?



Det är i stort samma sträckor som i fortåkar-Monte, bara med den skillnaden att vägen inte är avstängd för annan trafik när vi kommer. Åskådartrafik, oftast åt samma håll som vi kör, men en och annan ortsbo åker som han alltid gjort, åt sitt håll.

Sträckan börjar ofta i utkanten på en by, på ganska låg höjd, där asfalten är bar. Ganska lätt körning i några kilometer, tills man kommer till första hårnålskurvan. Därefter klättrar vägen stadigt uppför, det blir mer och mer snö, och det blir svårare att hålla tiden. Arrangören är smart och ställer en kontroll där svårigheterna börjar, så att ingen kan köra in tid att ha tillgodo senare.

Vidare över högsta punkten, oftast ett bergpass med något välkänt namn. Fortfarande svårt att hålla tiden. Kolla tiden vid varje kilometersten, varje vägmärke och varje stenbro. Nu börjar nedfarten, hårnålar med is och snö, ibland utskottad av åskådare som vill ha lite action. Och lagom när raksträckorna blir längre och kurvorna enklare, så står nästa hemliga kontroll där, och förseningen blir till prickar. Resten av sträckan, ner till nästa by, är oftast bar asfalt,. Där går det att köra in förlorad tid, men det är oftast resultatlöst, för där står det ingen kontroll.



Försöker man köra in förlorad tid, tar man risken att inte komma fram i tid. Den här Porschen fick vänta några timmar på bärgning.



Stefan Helin och Hans Sylvan med SAAB 99 EMS och servicebil



Stilstudie från isbanan Serre Chevalier