

Trelleborgs Motorklubb

# Torkarbladet



## Ordförande har ordet

### God Jul & Gott Nytt År!

2010 var ett intensivt år med många och lyckade arrangemang Rally DM i Anderslöv, Rally Österlen i Tomelilla, SSR i Ljungby samt Trelleborgs Motorshow i centrum av Trelleborg Boulegänget har ökat sin verksamhet med nya deltagare och det innebär att Boularna satsar på seriespel 2011

Besöks frekvensen på klubben har varit i uppåt men det finns plats för fler.

Trelleborgs MK är inblandat i många arrangemang och det ger god publicitet, men det saknas ibland funktionärer som ställer upp och det medför att för det mesta blir samma gäng som är igång.

För ha en levande klubb behövs aktiviteter och det måste jag påstå att vi har med egna Rallytävlingar 2010. Tävlingar i Radiostyrd Bilsport samt Boulens aktiviteter samt funktionärer på andra arrangemang och Palmfestivalen i Augusti.

2011 ser vi fram emot med Rally Anderslöv den 16 April, South Swedish Rally 2-4 Juni med HQ i Ljungby, Trelleborgs Motorshow den 6 juni med Stortorget som HQ & Servisplats/Utställning. Boularna kommer åter att starta i seriespelet 2011 och det är bra för intresset bland boularna och lycka till i seriespelet.

Till alla dessa arrangemang behöver vi funktionärer.

Tack till alla för allt stöd under årets alla aktiviteter och framkommande, gäller inte minst Företagen på Västra Industriområdet, Gatukontoret, Fritidsnämnden i Trelleborgs Kommun som ställer upp på vår Verksamhet.

### Välkomna till Klubblokalen

Lars Mattsson

### Kallelse & Inbjudan

Månadsmöte den 2 December kl 19.00

Program

Förutsättning för Motorklubbens Framtid,

Klubbens Satsning på Drifting

Bilsport & Boule. Vi Bjuder på Fika

Välkomna

### Julfest!

Torsdagen den 16 December kl 19.00

Sedvanlig Julbuffe, lotterier

Pris 50:-kronor

Anmälan senast den torsdagen den 9 December

På Klubbens telefon 0410-177 79 torsdagar

Lars Mattsson 044-35 16 99/070-30 993 93

Välkomna

### På Gång

Jul Boule Lördagen den 18 December

Funktionärskurs Lördagen den 8 Januari på

Klubblokalen kl 10.00 -15.00

För att få behålla sin A Licens måste ni gå kursen

Anmälan klubbens telefon 0410-17779

Konferens Syd 22 -23 Januari Bilsport

Årsmöte 24 Februari

Rally Anderslöv 16 April

### Grattis Till Bra Resultat i Rallyskogen

I Södra Bilsportförbundets Rally DM

Magnus Hägg 3:a i Rally DM & Segrare i

B Förare Cupen

Gustav Tillgren 4:a i Rally DM

Fredrik Lenander 7:a i Rally DM

Björn Johansson 8:a i Rally DM

Bröderna Olsson i RS DM har gjort bra resultat

Men det har inte räckt till några DM Poäng

## Midnattssolsrallyt 2010 med Triumph GT6 MK3.

Ta chansen att återse rallylegender som, Stig Blomqvist, Björn Waldegård, Leif Asterhag, Kalle Grundel m.fl., med fullt uppställ i Midnattssolsrallyt. Det gjorde jag, Ulf Sandin, medlem och ägare av en GT6 Mk2. Och vilken fest det blev. Och det är inte målet, även om en fjärdeplats inte är fy skam, man kommer ihåg, det är resan dit. Och min resa gick i en servicebil till Pontus Pettersson och hans GT6 Mk 3. Aldrig har väl 196 mil känts som en kort tripp men det var det. Vi finjusterade planer under resan till start i Jönköping. Kartläsaren, den erfarne Anders Engvall, uppdaterades om senaste läget vid ankomst. Sen bar det i väg till besiktning och start på SS1 på Elmia. Resten blev en resa från müsli och filmjolk på vandrarhem genom dammiga grusvägar och serviceuppehåll, till en fantastisk gemenskap mellan team och konkurrenter. Kortfattat kan sägas, att dryga 100 mil rally gick från Jönköping via Trollhättan, Karlstad till Västerås. Allt genom ett fantastiskt landskap och massor av härliga vägar att upptäcka. Nu är det så att alla kanske inte kan köra rally på fullfartssträckor men regularity kan alla hantera och det är svårt nog. Man hör emellanåt kommentarer som "hur svårt kan det egentligen vara att hålla 50 km/h som medelhastighet" och svaret nås nog inte förrän man prövar på det själv. Lägg då till att vissa kan göra detta med en noggrannhet som är krympt till +/- 1 sec, och till och med mindre, på en snirklig värmländsk grusväg som mäter 7,5 km, för att därefter under transportsträckan tvingas stanna och hänga fast hjulupphängning fram med hjälp av en mutter från bränsletanken och ett gäng buntband i plast, och ändå hålla tiden till nästa tidkontroll. Mmm, det kan vara knepigt. Pontus och Anders kunde, och dom förärades detta med en fjärdeplats. Så det blir tävling ändå, trots att det "bara" är regularity, ingen vill ju förlora, och hornen växer i pannan på de tävlande. Det ger ju också en tankeställare till servicepersonalen som undrar hur f-n det kunde hända. Likaså kan man konstatera att man inte ska hoppa över en service för att få chansen att fånga lite coola actionfoton ute i grönsakslandet, även om det nu blev en del coola bilder trots allt. Nej, servicen är viktig. Det ska fyllas på bränsle i bilen, vatten och uppmuntrande ord till förare och kartläsare och ändå hinna själv ta en kopp kaffe och samtidigt fylla på bensin i de tomma reservdunkarna, packa ur och packa in och ändå köra ifrån de tävlande för att hinna till nästa serviceuppehåll, det är tufft men det går. Nåja, jag klagar inte eftersom det är så fantastiskt roligt ändå. Man träffar likasinnade intresserade människor och man utbyter erfarenheter och tips och framför allt så finns det en stor uppmuntran mellan de tävlande teamen, ända fram tills nästa SS, då är det race som gäller och hornen växer igen. Som sagt, det är en upplevelse att delta i Midnattssolsrallyt, man får ju faktiskt chansen att se professionella rallyförare hantera fordonen och underlagen som dom aldrig slutat tävla samtidigt som man också får se en filmstjärna inte kunna hantera något av det, men alla gör sitt bästa och ingen spar på krutet vilket ändå är den bästa behållningen. Det hade inte varit kul om teamen skulle vara rädda att kana av, eller om man skulle tillgodose dom som tycker att man inte skulle få köra dessa klenoder på detta viset. Nej, det tänket hör inte hemma inom sporten, har man anmält sig då kör man. Naturligtvis är det då skillnad mellan Historic Rally och Regularity. I regularity kan nästan alla köra med bilen hem efter race, alla kan inte det i historic rally och det är ju som det alltid har varit. Det finns tillräckligt med intresserade för att återställa bil och team till nästa race och det känns väl bra för alla. Som min avslutning på 2010 års Midnattssolsrally kan jag bara rekommendera flera att delta i nästa upplaga, antingen som team eller allra minst som åskådare och kanske fanclub till något Triumph-team. Tack från mig, Ulf Sandin, förare Pontus Pettersson och kartläsare Anders Engvall.

Text: Ulf Sandin

Foto: Ulf Sandin

Länkar: [www.midnattssolsrallyt.com](http://www.midnattssolsrallyt.com)

## Rallyrapport från Hägg Motorsport

Vi började säsongen med ett träningsläger hos Depå Grande i Rissna utanför Östersund, några dagar i vecka 10. Under trevliga former fick vi sammanlagt kört 110 SS-km under några dagar.

På hemvägen stannade vi till i Lima i Dalarna, för att delta i LBC-Ruschen 13/3. Detta var ett klassiskt vinter-rally med 95 km SS, fördelat på bara 4 SS! De två sista sträckorna var 35 respektive 33 km långa! Här blev vi 3:a i klassen och 52:a totalt av 170 startande.

Hemmatävlingen Anderslövrrallyt 10/4 gick bättre än vad vi hade hoppats på, 4:a totalt, en stor framgång för teamet. Enda lilla problem var att motorn hostade till ibland mot slutet av rallyt.

Till Kong Christian Race 24/4 i Kristianstad införskaffades nya racetändstift som skulle råda bot på motorhostningarna. Trodde vi. Motorn hostade och hackade av och till på alla sträckorna. Till sist blev det ändå klass-seger och 36:a totalt av 209 startande.

Lille Mats asfalt-sprint 2/5 är en av Magnus favorittävlingar. 1:a heatet hostade motorn igen. Till andra heatet satte vi i de gamla tändstiften igen. Det blev bättre i ca 100 meter, sedan var det snuva i motorn igen. Inför 3:e heatet hittades en dålig tändspole till en cylinder. Den byttes och nu gick bilen riktigt bra. Klasstvåa och 22:a totalt.

I Österlenrallyt 8/5 som startade från Svampabanan hade vi stora förhoppningar. Dessa grusades dock redan i starten på SS 1 då en bränsleslang i motorrummet inte pallade för trycket. Nu hade ju Magnus en reservslangbit med i bilen, som monterades på plats snabbt som tusan, men vi förlorade ändå flera minuter här. De andra sträckorna gick fint, ett låånghopp fick vi också till på en SS. 83:a totalt blev vi nu. ( om inte om hade varit och man räknar bort SS 1, så hade vi chans till 7:e plats totalt , så farten var där ändå )

Skilling 500 gick av stapeln 29/5 i Smålandsstenar. Nu gick bilen inte riktigt bra igen, motorstörningar flera gånger. I Småland tävlar alla 4-WD förare i samma klass oavsett förarlicens ( A-B-C ), och vi lyckades bli 5:a i klassen och 14:e totalt av 175 startande.

Helgen efter var det dags för Karlskronapokalen 5/6. Fortfarande en del motorkrångel, men vi blev klasstvåa och 17:e totalt.

I Vikingadansen vid Bilprovningen på nationaldagen 6/6 agerade Magnus föråkare med Magnus Bildetaljer som "frivillig" co-driver. Ordinarie co-driver fotograferade istället.

Den 19:e maj for vi till Växjö för Dackefejden. Nu var problemet med motorstörningarna äntligen lösta, men säg den glädje som varar. I slutet på SS 1 gav främre slutväxel upp. Det var bara att dra hem till Skåne igen.

Emådalsens MK ordnade Rojarundan 10/7 mellan Oskarshamn och Målilla. Där var det Sveriges varmaste dag, 34 grader. Med trelagers värmebeständig overall kompletterat med långkalsonger, långärmad tröja och en balaklava över knoppen i liknande material, så blev det något varmt om man säger så. På första SS körde Stoffe Nilsson för fort ( över 121 km/h ) så den sträckan fick strykas. Vi hade 108 km/h i snitt där. Vi blev klassfemma och 19:e totalt.

Efter sommaruphållet var det dags för Snapphanerallyt 14/8 i Hässleholm. Bilen gick bra, notläsningen inte lika bra. En sent levererad not på SS 2 höll på att sluta bland stock och sten. En ofrivillig luftfärd blev det, men vi kom iväg igen efter en snabb reaktion från den iskalle chauffören. Slutresultatet blev klassetta och en fin 9:e plats totalt. Detta resultatet är vi mycket nöjda med.

Kvar på programmet är Emiltrofén, TV-svängen och Ekratten. Finalen i SSRC vill vi också köra. Tack denna gång till Pål Grande, för utveckling och fina träningsmöjligheter i vintras, till Thommy och Stoffe i Vinslöv för all hjälp med Subaru-kunskap. Och sist men absolut inte minst till er alla funktionärer i våra tävlingar, ni som alltid ställer upp när någon ringer och frågar er, utan er blir det inga tävlingar. Tack !

Vid tangentbordet: Co-driver Kristian "Limpan" Lindberg

## **Rapport från Rodenstock Rallyteam.**

Nej, det blir inte alltid som man tänkt sig. När vi summerade Gustav Tillgrens insatser i rallyvärldens lingonserie Grupp-E, hösten 2009, såg det så lovande ut inför 2010 att en DM-seger var realistisk. Men det har kommit grus i maskineriet.

### **Teamets utveckling.**

I vintras byttes servicebilen ut. Den gamla Audi 100 Avanten fick ny ägare och en svart VW Touran blev vår nya familjemedlem. Den utrustades akteröver med hjälp av Alf Pålsson på Prefence och det blev verkligen lyckat. Alla prylar på rätt plats, allt för att Herr Karlsson, servicechefen, ska få det så lätt som möjligt. Han börjar bli till åren fast han är en månad yngre än mig.

I garaget stod en Golfmotor som troligen bara gått 16000 mil. Den hamnade en snöig Februaridag hos Bengans Racing i Södra Sandby. Där skulle den få den maximala behandling en Grupp-E motor kan få enligt reglementet. Den återvände hem i Juli med nya kolvar och ringar i den maximalt tillåtna överdimensionen, nya lager, slipade ventiler, balanserad vevaxel samt balanserade vevstakar och kolvar. Vi var just då helt säkra på att nu skulle vi få det där lilla extra för att börja samla DM-poäng.

### **Resultaten.**

Med den gamla motorn startade säsongen med vinst i Svedala MK:s Sturupssprinten. Visserligen med lite klen motstånd men skit i det, överst på pallen blev det. Efterföljande rally var Anderslövsrallyt, gruspremiär och även premiär för Peter Larsson som co-driver med nothäfte. Hemmaplan är alltid en fördel och visst gick det bra, seger igen, cirka 40 sekunder före Carl Ryke från Karlskrona.

Jag kan säga att det gav blodad tand och när det var dags att rulla ut på SS1 i Kong Christians Race, då var bara frågan hur mycket Gustav skulle klå de andra med. Och visst, han var i ledningen vid första service men när paret tappade bort sig bland noter och kurvor på SS4, tappade de samtidigt bort ledningen till Emrik Smedberg från Växjö. Tre sträcksegrar ibland C-förarna knep Gustav och Peter men det räckte inte, de kom tvåa.

Asfalt igen, denna gång på Garnisonen i Hässleholm då det var dags för klassikern Lille Mats. Det blev seger på nytt och dessutom snabbast av alla startande i Grupp-E. Det såg verkligen lovande ut för att kunna bli B-förare innan säsongen var över. Men ack, saker och ting ändras.

Rally Österlen kommer paret i den röda Golfen att minnas som den tävlingen det mesta gick snett. Den defilerade till översta steget på pallen omintetgjordes redan då rullgardinen åkte upp. Regn, lördagen bjöd på ett riktigt skitväder. Gustav tycker inte om det. Här var det första gången Gustav märkte att Golfen verkade trött. Fortfarande satt originalmotorn i men den hade vid det laget rullat 30000 mil varav de två senaste åren i tävlingstempo. De hängde inte alls med på de raka partier SS1 bjöd på. Missade bromspunkter skapade irritation och de var antingen för tidiga och ingången i kurvorna blev helt fel, eller sena med resultatet att i det hala underlaget körde lika mycket utanför vägen. På näst sista specialaren tyckte Gustav att det fick räcka med skittider och satsade fullt. Lite orutin gjorde att noten ”höger två”, kom väl sent och de slutade sin framfart mitt i en sten som i sin tur befann sig utanför vägen. Trots detta kom de tillbaka på gruset igen, tack vare den publik som är så kluriga att de befinner sig på avåkarställena, och de kunde fullfölja rallyt men med illa sargad bil. I det här skedet började vi bombardera Bengan Haglund med SMS för att få honom att ta itu med vår motor.

De var tolv C-förare som skulle göra upp om vem som var snabbast på de underbara vägarna i Karlskronapokalen. När vi träffade Gustav och Peter, de var på den sista transporten tillbaka till Karlskrona och målet, gick det inte att ta miste på att det måste ha gått bra. Mungiporna slutade strax vid öronen och en massa vita tänder skvallrade om att vi nog fick stanna i Karlskrona tills prisutdelningen var över. Notläsningen hade fungerat perfekt. De hade kommit på hur det skulle gå till i det att Gustav blev mer aktiv och manade på Peter om han inte fick noterna i tid. De hade inga avåkningar, perfekta spårval under hela rallyt. Kort sagt, de hade en klockrent genomförd tävling bakom sig. Vad de inte visste var att de andra hade haft en lika perfekt dag och när vår besättning fick reda på att de bara blev sjunde bil, såg de helt chockade ut. Jag tror att de än idag inte fattat hur det gick till. Sådana händelser hamnar dessutom mellan öronen och där sitter det kvar, länge. Det enda de kunde komma på var att bilen var för trött. Bengan fick fler och fler SMS...

Vikingadansen är det väl inte så mycket att orda om. Kul tävling men motståndet var i klenaste laget, speciellt när bröderna Edqvist skrotat framvagnen dagen innan i Karlskrona och därför inte kunde bjuda upp till dans. Det retar Gustav att han inte lyckades bli snabbast i Grupp-E, klubbens Jonas Olsson var snabbare. Men det blev klasseger bland C-förarna och det var ju roligt speciellt då han hade gäst i högerstolen. En son till en av Rodenstocks säljare fick nöjet att åka med och dessutom ta en pokal med sig hem till Älvängen.

Nu skulle de spänna musklerna på riktigt då Dackefejden i Växjö är hemmaplan för alla Smålänningar som enligt Peter, föds på en grusväg med en ratt i nävarna. Således ett hårdnackat motstånd i klassen där de tolv startande skulle göra upp om vem som var snabbast. Men vår bil kändes trött och Gustav kunde inte hänga med fastän han stod upp och körde. Golfen kom inte över 120, inte ens på de rakaste partierna. Även i denna tävling skulle det gå på tok. I slutet av långa SS4, då Gustav skulle skyffla in ettan i en skarp vänstertvåa, lyckade han få in fyran istället. Det visade sig vara ett dåligt alternativ. En understyrd Golf utan driv på framhjulen går bara i en riktning, det vill säga rakt fram. Bilen missade precis en stor sten men blev hängande på sly och hjulen fick inget fäste. Vet ni om att vi har en mycket stark påg i klubben? Jag kan berätta att Peter, tillsammans med en klen fotograf, lyfte av Golfen, hjulen fick nytt fäste och de kunde ta sig ut på vägen igen. De förlorade knappt fem minuter och självklart hade de inget med slutstriden att göra. Med höger framhjul pekande åt rent fel håll, tog de sig genom SS5 och slutade på en nionde plats.

Igår körde Gustav och Peter Snapphanerallyt med nyrenoverad motor. Vi trodde självklart att nu skulle det bli pallplats på nytt. Men så blev det inte. Vad som egentligen hände, vet vi inte, men de fick rejält med stryk på alla sträckorna. Hastighetsmätarnålen vägrade gå över 125, jag börjar tro att den är spärrad där. En perfekt genomförd tävling, notläsning stämde och de höll sig på vägen men när Gustav förhörde sig med Carl Ryke och han glatt meddelade att hans mätare toppat 165 på SS5, Hovdala, då deppade Gustav. Han hade gasat så mycket det gick men fort gick det inte. De hamnade på en försmädlig åttonde plats av de fjorton som kom till start. Det är vi i Rodenstock Rallyteam inte nöjda med. Nu kör vi ner våra skallar under huven och hoppas vi finner nyckeln till gåtan om varför Golfen inte vill varva ur ordentligt. Till AMC-reiset, eller i alla fall till TV-svängen, ska vi ha löst det. Någon som har ett tips?

Läs gärna om vår framfart på hemsidan [www.rodenstock-rallyteam.se](http://www.rodenstock-rallyteam.se)

Vid pennan

Dennis Tillgren