

Skillingaryds MK, Skilling 500 den 28 juni 2014

Tävlingsfakta

Nationell rallytävling på grusvägar, ingående i Sydsvenska Rally-Cupen, SSRC samt DM för Södra och Smålands Bilsportsförbund.

Start och mål i Vaggeryd.

Totalt ca 125,0 km, varav 5 specialsträckor på totalt ca 41,5 km.

Totalt kom 121 till start. 96 fick en placering i mål, 25 bröt, 21 % (38 % i Grupp E). 12 pga. avåkning, 13 pga. tekniska problem,

Från Trelleborgs MK deltog Pontus Pettersson, Triumph GT6.

Vårt team deltog inte i Skilling 500.

I Grupp E startade 13 ekipage varav 4 A-förare, 2 B-förare samt 7 C-förare.

Snabbast i Grupp E blev A-föraren Erik Bergman, Skillingaryds MK i en VW Golf 2, totalplacerad på 54:e (eller 26:e till ca 30:e) plats med sluttiden 30,52,8/29,12,8, 4,52,4/3,12,4 efter totalsegraren.

I Grupp E B-förare segrade Carl Ryke, Karlskrona AK i en VW Golf med sluttiden 33,40,8 totalplacerad på 82:a plats och 8:e plats (6:e plats om ett straff tillägg borträknas) i Grupp E.

I Grupp E C-förare segrade Ola Schön, Tomelilla MK i en Mercedes Benz 180C med sluttiden 30,56,6, totalplacerad på 57:e plats 4:e plats i Grupp E.

Totalsegrare blev Stoffe Nilsson, Hässleholms MK i en Subaru Impreza WRX Sti med sluttiden 26,00,4, 0,50,4 före Bengt Abrahamsson, Kullings MS i en Mitsubishi Evolution VII, 4WD, och 0,53,6 före trean Åke Jacobsson, Emådalens MK i en Ford Focus WRC 4WD

Genomsnittshastigheter:

Stoffe Nilsson 95,8 km/t

Erik Bergman 85,2 km/t (räknat på mitt sätt utan diskutabla tidstillägg)

Carl Ryke 73,9 km/t

Ola Schön 80,5 km/t

Snabbast på SS i Grupp E oavsett förarklass

SS1 Storeskog ca 15,0 km

Thobias Svensson 10,32,3

Erik Bergman 10,32,6

Stefan Ottosson 10,43,9

SS2 Ekesås ca 5,5 km

Erik Bergman 3,27,3

Thobias Svensson 3,31,1

Stefan Ottosson 3,32,1

SS3 Björnaryd ca 6,3 km

Erik Bergman 4,09,4

Thobias Svensson 4,10,0

Stefan Ottosson 4,12,2

SS4 Ålaryd ca 3,3 km (asfaltsträcka)

Thobias Svensson 2,13,8

Erik Bergman 2,15,8

Per Mohlin 2,15,8

SS5 Ljussegren ca 11,4 km

Erik Bergman 8,47,7

Ola Schön 8,49,1

Per Mohlin 8,55,1

Förlust/vinst i sekunder per kilometer specialsträcka

Erik Bergman vs. Stoffe Nilsson förlust i s 4,636/km

Totalresultat Grupp E		Tot tid	Diff	Tot plac	Diff s/km
1. Erik Bergman	A	29,12,8	0.00,0	54	0,000
2. Stefan Ottosson	A	29,43,4	+0,30,6	66	0,737
3. Ola Schön	C	30,56,6	+1,43,8	57	2,501
4. Per Mohlin	C	31,00,5	+1,47,7	58	2,595
5. Keith Wennberg	C	31,13,9	+2,01,6	60	2,931
6. Carl Ryke	B	32,00,8	+2,48,5	82	4,060
7. Niclas Melin	A	33,19,1	+4,06,3	89	5,935
8. Johan Wernefur	C	33,31,3	+4,18,5	81	6,229
9. Thobias Svensson	A	Bröt på SS5 efter avåkning			
10. Ronnie Pettersson	C	Bröt på SS4 efter avåkning			
11. Andreas Olsson	C	Bröt efter SS3 pga. tekniskt			
12. Pontus Pettersson	C	Bröt på SS3 efter en stillsam rullning			
13. Linus Svensson	B	Bröt efter SS1 pga. oljeläckage			

Ovanstående resultat är inte de officiella, i alla fall inte när det gäller tiderna. Jag har räknat bort 100 transportprickar som drabbade flera ekipage, bland andra Erik Bergman, Niclas Melin, Stefan Ottosson och Carl Ryke. Däremot är placeringarna ovan korrekta enl. den officiella resultatlistan, det är därför det ser konstigt ut. Jag kunde givetvis gett mig på uppgiften att räkna ut vilken totalplacering de skulle fått om straffet var borträknat, men då en del VOC:are är inblandade i soppan, avstår jag från det. Min hjärna saknar den matematiska kompetensen, i alla fall just ikväll...

"Brått trots naturlagarna..." eller "Brott mot naturlagarna..."

Vi hade det rätt skönt där Eva och jag satt på en av uteserveringarna vid Lilla Torg i Malmö för att äta lunch. Vad jag inte hade en aning om just då, var att det var ett rätt trist sommarväder i trakterna kring Vaggeryd i Småland där Skilling 500 avgjordes samtidigt som vi satt där och njöt i folkvimlet. Som tur är, finns Resultatservice och telefonen användes flitigt. Det är ju ni säkert räknat ut Grupp E som fångar mitt intresse och jag var rätt uppdaterad vad det gäller tiderna. Nackdelen med att inte vara på plats är att inte få reda på vad som egentligen hände. Varför var Ottossons tid så mycket sämre än Svenssons och Bergmans på ettan? Var tog Rykes tider vägen. Var det när Linus Svensson försvann? Och sen senare på eftermiddagen dök där upp 100 transportprickar på alla i Grupp E A- och B-förarna? Och hos ett gäng VOC:are? Varför det? Och varför i hela friden kom det ingen tid på Thobias? Han måste väl inte varit tvungen att bryta nu när han hade ett sådant guldläge på Erik? Det blev en del telefonsamtal under söndagen, allt för att räta ut mina frågetecken. Här kommer en sammanfattning av Skilling 500.

Den som plöjde lervälling allra snabbast i Skilling 500, var Stoffe Nilsson. Det var väl inget snack om vem som skulle lägga beslag på totalsegern även om Stoffe inte knep en svit med fem sträcksegrar. Bengt Abrahamsson tog SS2 men efter det skyfflade Stoffe in nästa växel och vann tävlingen med god marginal. Dagens skräll var nog ändå i 2WD. Markus Theorin, Skillingaryds MK, låg 10:a i 2WD efter de två första specialsträckorna och därefter började han kvickna till. Klättrade till 6:e och sen 4:e plats, hela tiden med Mattis Olsson i ledningen. Kan Herr Theorin möjligen ha känt till hur vägen gick på SS5? Ja, det är ju bara en teori (förlåt Markus, du har väl hört det förut antar jag...) men därinne tvålade

nyss nämnda gentleman till hela sydsvenska eliten, tog sträckseger i totalen och spöade Mattis Olsson med dryga 21 sekunder vilket räckte till klassegger i 2WD samt en fjärdeplats totalt. Stefan Ottosson, som tidigare haft Markus Theorin i högerstolen, frågade efter tävlingen hur han burit sig åt för att sätta en sådan kanontid. Svaret blev i stil med: "Vaddå, jag har ju åkt med dig och lärt mig att ge fan i att bromsa. Jag körde ju bara som man gör i Grupp E..."

Det är inte vanligt att så många Grupp E-åkare tvingas bryta. Alla vet ju att "det går ju så låååångsamt när Grupp E kommer så de ska väl kunna hålla sig kvar på vägen i den lusfarten". Jag delar inte den uppfattningen och när du läst klart detta så förstår du säkert vad jag menar. Men fem av de tretton i Grupp E fick kasta in handuken i det regniga, hala, leriga Småland.

Jag vet inte vad som hände med B-föraren Linus Svensson, inte mer än vad jag kunde räkna ut via Resultatservice.com. Där stod att läsa "oljeläckage". Ska vi gissa på en oljesump i aluminium kanske? I vilket fall som helst blev Ryke ensam kvar i "klassrummet". Inte vet jag om det påverkade hans inställning till fight eller om han hittade på en massa dumheter i halkan, men några lysande sträcktider i Skillingen blev det inte för Rykes del. Mer än två minuter efter Bergman blev det och inte mindre än tre C-förare hann före Carl till målsnöret i Vaggeryd. Det kan ju ha berott på vädret. Det är inte lätt att köra i hållande regn, det blir lite bättre med sikten om man slipper en massa vatten framför ögonen.

Stefan Ottosson hade inte kommit mer än knappa tre kilometer från start på ettan när det gick lite på tok. I en tvåa över krön, lyfte Golfen och i luften är den en aning svårstyrd. Det resulterade i ett dikesbesök under en kortare tid och väl på vägen igen, upplevdes bilen lite bångstyrig. Punktering kanske? Eller en länkarm? I vilket fall som helst i en sådan här situation, släpper chauffören lite på pedalen i ren självbevarelsedrift och försöker känna efter om kärran tål att attackera med på nytt eller inte. I OBS-gänget sinkar det och det räcker att släppa lite, lite på gasen så blev Ottosson plötsligt massor av sekunder efter Bergman-Svensson. Efter tolv kilometer med en svårkörd bil kunde Stefan och Sofie konstatera faktum; ett krökt styrstag och en rejäl toe-out. Det bromsar kan jag säga. Även bakaxeln hade fått sig en törn och de tvingades köra även SS2 med felaktig hjulinställning.

Vår klubbkompis Pontus Pettersson hade bestämt sig för att skita ner sin Trajja och anmälde sig till Skilling 500. På SS3 tog det roliga slut då Pontus just hade klivit på gasen efter en tvåa på väg in i en vänsterfyra. Där kom bakvagnen ut i leran och det sög tag ordentligt, skyfflade bilens framvagn mot kanten och rullningen blev ett faktum. Ingen blev skadad men det behövs ett par burkar spackel till Pontus fina Triumph.

Apropå rubriken; är det någon som sett sträcktiderna för herrarna Bergman, Svensson och Ottosson på SS3? Inte? Då ska jag bara låta meddela att om du *inte* heter Erik Bergman eller Thobias Svensson eller Stefan Ottosson och körde en Golf i Skillingen, så ska du resa dig upp nu och göra vågen och kasta kepsen i luften och gratulera dessa män för en helt otrolig prestation. Jag har sett en in-carfilm från SS4. Den har nog allt, kurvor, krön och en och annan lång raksträcka. Här körde Erik Bergman in på en 15:e plats totalt. Jo, du läste rätt. Och Thobias Svensson på en 16:e plats och Ottosson lite på efterkälken (ett skämt Stefan) på en blygsam 18:e plats. Bäst att skriva det en gång till; *totalt*. Visst, det kan vara så att de kanske hade bättre väderförutsättningar än resten av fältet, det vet jag inget om, men det var blött och därmed trotsade de verkligheten

naturlagarna. De lyckades hålla sina Golfar kvar på vägen och har så där 100 bilar bakom sig efter en dryga sex kilometer lång grussträcka. Say no more!

Inför SS4 var Thobias Svensson bara 4,1 sekund efter Erik Bergman. Nu var det ett riktigt skitväder med hållande regn och framför dem väntade en drygt tre kilometer lång asfaltsträcka. Jag har pratat med Thobias Svensson och han visste att han hade en chans att närma sig Erik Bergman. Thobias har kört tävlingar i Danmark och de är nästan uteslutande på asfalt. Därför kände Thobias att han hade en chans att ta in på Erik inför sista specialsträckan. Chansningen gick hem. Thobias tog i allt vad han kunde och satte ännu en kanontid. Han slog Erik med två sekunder och inför femman skiljde det därmed bara dryga två från att knipa en klasseger i Skillingen.

SS5 var lång och för A-förarna i Grupp E var det regn och bitvis snorhalt även på den här sträckan. Nu gällde det. Thobias visste att han var tvungen att ligga på gränsen för att ha en chans. Erik hade dessutom fördelen med hemmavägar så det skulle bli svårt. Det kändes bra för Thobias och Henrik i högerstolen, riktigt bra, och de kände att nu hade de en ärlig chans att klå Erik. Det blev tyvärr ett brott mot naturlagen då det gick lite för fort in i en "nerför vänstertvå" när det var en dryg kilometer kvar till mål. Det högg i och bilen lämnade leran på vägen och efter lite turnerande med plåtskador som följd, befann de sig plötsligt stillastående vid sidan av vägen och efter lite "hjälp" att knuffa Golfen rätt, hamnade den istället i ett surhål där den blev fast. Det behövdes traktor för att få den därifrån. Så jäkla tråkigt, men med de tider OBS-gänget presterar, tänjer de på fysikens lagar i princip i var tävling. Det ska inte gå att åka så fort med en Grupp E-bil men de här killarna gör det ändå. Med risken att bryta mot naturlagarna. Den här gången vann naturen men det var ju så nära att Thobias lyckats. Det blev Erik Bergman som besteg toppen på pallen. Igen! Ett stort grattis till Erik och Per!

Bland C-förarna gjorde han det igen, Ola Schön. Han har hittat rätt i sin Merca och det börjar gå riktigt fort. Idag hade han ett gott motstånd i form av Per Mohlin som tog ett par sträcksegrar, bland annat på SS4, asfaltsträckan, där han satte en riktigt bra tid med Schön hack i häl. Grattis till segern bland C-förarna, Ola och Johan!

När Thobias väntade på att bli hämtad, kom det fram en man som kände sig tvungen att uttrycka sin beundran. Han sa något i den här stilen: "Jag stod inne på sträckan och kollade. Då kom först en grön Golf, sen en röd och så din gråa i en höger-vänsterkombination av fyror, och ingen körde så fort och med sådan attack som ni tre. De fyrhjulsdrivna inräknade". Snålt, snabbt och hela tiden på gränsen. Synd att inte fler har upptäckt potentialen i klassen.

Jag ska väl försöka ge mig på en förklaring till de 100 transportprickarna som delades ut lite till högar och vänster, bland annat till samtliga bland A-förarna i Grupp E. I det okvitterade PM2 som anslogs vid starten, hade tävlingsledningen utökat tiden mellan SS4 och SS5 med fem minuter, från tio till femton. När de nya tidkortet delades ut efter serviceuppehållet, stod där tio minuter. Det resonerades ibland de tävlande om vilket som gällde och hade störst dignitet; ett okvitterat PM eller tidkortet, ett tidkort som man haft möjlighet att ändra manuellt innan de delades ut. De enades om att tidkortet rimligen borde vara det som gällde och därefter anmälde sig samtliga till TK:n fem minuter för tidigt. Enligt tävlingsledningen alltså, själva ansåg de vara där i rätt tid enligt tidkortet. Nu hade det ingen betydelse för deltagarna i Grupp E-klassen men för min statistik har det betydelse och därför har jag räknat bort det från tiderna för Grupp E. Jag anser att det inte är en co-drivermiss i den meningen att man räknat fel eller

kört fel på transporten eller så, det är bara ett sådant missförstånd som det lätt blir när man tror att andra tänker lika logiskt som en själv.

Om en rojalist på Svensk Damtidning fått lyssna till notläsning från SS5, hade vederbörande sannolikt fått något vått i ögonvrån; "krön, krön, krön, krön, krön..." Denna upprepning lät extra kul när co-drivern var utrustad med skånsk dialekt. Det lät som de fått något i halsen som måste komma i retur. Jag skrattade gott när jag lyssnat till ett par co-drivers notläsning samtidigt som jag funderade över hur det kändes i deras magar med alla dessa lyft och krön och samtidigt snorhalt. Jag undrar hur fort det gått därinne om det varit torrt?

Vi hoppas vi ses i skogen snart igen. Grattis till alla segrare och alla andra som gör rally till vad det är!

Vid tangenterna
Dennis Tillgren

0708 229367 dennis.tillgren@gmail.co