

## **FRANK ANDERSEN FRA OMK EUROPAMESTER 40+ FOR 200MM!**



### **Rapport fra 2014 Europamesterskap 40+ 1/10 Onroad 200mm**

Årets EM ble arrangert i Rucphen, Nederland som er en bane vi har vært på tidligere. Faktisk var det på denne banen at vi deltok i vårt første internasjonale løp for nøyaktig 29 år siden! Ikke rart det har blitt noen grå hår på hodet siden da og vi kan delta i 40+ EM. Uansett, dette er en fantastisk bane med ekstremt god flyt, ikke veldig teknisk bortsett fra inngangen på langsiden som ikke kan tas flatt med 1/10 bilene men svingene og rettstreckene henger sammen på en meget god måte.

Vi ankom mandag ettermiddag men fikk ikke kjørt noe pga. regnvær stort sett hele mandagen. Tirsdag var det også fritrening og vi fant raskt ut at bilen fungerte ganske så bra. Og det uten å ha gjort noen annen endring enn pinion-bytte fra løpet i Oslo til Valdres til Ørebro og nå Rucphen. Finner man først et godt oppsett er det bare mindre endringer fra bane til bane. Onsdag var det tidstrening og vi hang godt med her også, jeg kjørte 1/8 track for andre gang i år etter 10 års pause fra denne klassen og måtte naturlig nok bruke en del tid og fokus på mekking og trening på 1/8-bilen.

Torsdag var det klart for første kval hvor vi like godt satt en meget god tid med en gang og TQ etter at første runde var kjørt. Resten av kvalene brukte vi til å teste mindre endringer av oppsettet. Litt mykere olje i diffen foran, litt stivere fjæring bak, testet et annet nytt karosseri, osv. Rundetidene ble hele tiden bedre, delvis fordi grepet i banen også ble bedre. Fredag var det siste runder med kval og laveste finaler. Det var ikke så mange med i 1/10 at man måtte bruke lave underfinaler men det ble kjørt underfinaler i 1/8.

Lørdag startet med regn i semifinalene. Ren flaks at vi hadde med et enkelt sett med regndeck som vi slang på og hanglet oss videre til finalen. Egentlig hadde vi ganske god kontroll på den våte banen, men vi rakk ikke bytte drev for å justere bilen til lik dekkdiameter foran og bak (dvs. bilen var overstyrt inn i svingene) så vi kunne ikke pushe noe dersom det hadde blitt nødvendig. Et par av de andre som lå i toppen etter kvalene kom ikke videre fra de regnvåte semifinalene og en annen toppfører ble påkjørt i semifinalen slik at vingen var en millimeter for høy ved teknisk etter finalen. Håpløs vingeregulering i 1/10... Teknisk kontroll av vingen før finalene eller tillatt større vinger, det er ingen som setter på store vinger uansett fordi du da mister for mye styring. Tre av topp fire var med andre ord borte allerede før finalen startet, men som alltid, det gjelder å komme til mål...

I finalen følte jeg vi hadde god kontroll fra startposisjon 5. Tok et par plasser første runden og lå og ventet på at nr. 2 skulle gjøre en feil noe som ikke tok lang tid. I tillegg mistet bil nr. 2 andregiret etter noen få runder. Bilen min var utrolig god å kjøre så det tok ikke lang tid før vi hadde tatt igjen lederen av finalen. Lå bak et par runder før vi tok han på inner'n og da var vi i tet før første tanking. Deretter var det mer eller mindre plankekjøring resten av finalen. En bil som fungerer bra gjør at man kan kjøre med margin, noe vi gjorde. Ingen feil, bortsett fra gammer'n da som tanket feil en gang ;-). Etter 45 minutter og målgang hadde vi 3 runder ned til nr. 2 og dekk igjen til å kjøre 5-10 minutter til. Under finalen merket jeg at dekkslitasjen var lik høyre/venstre side og da vet man typisk at slitasjen ikke er så stor at dekkbytte er nødvendig. Alt i alt en flott tur, vi var totalt 4 fra Norge som kjørte 1/8 og kun meg i 1/10. Jeg hadde egentlig bestemt meg for ikke å kjøre flere EM/VM (i venting), men dette var litt mindre formelt, færre deltagere og mer kjøring så kanskje det blir flere 40+ senere :-)

/Frank Andersen 30.8.2014



## Rapport fra 2014 Europamesterskap 40+ 1/8 Onroad

I juli i år ble jeg 40 år og kunne dermed for første gang kjøre EM 1:8 for 40+ åringer. I år ble dette løpet avholdt i Ruchpen, Nederland. Denne banen var til stor inspirasjon da OMK lagde ny layout på nittitallet.

Fra Norge reiste det en fin gjeng ”gamlinger” for å prøve lykken. Stig og Trygve Berntsen, Frank Andersen og jeg bestemte oss for å ta turen.

Jeg har tidligere hørt mye om dette løpet og det har blitt snakket om at det er en rolig og fin atmosfære med fokus på det sosiale. 1:8 Track er den eldste modellbilklassen, og det var med disse bilene konkurranse innen radiostyrt bil startet. I Norge og Sverige har vi klubber og baner som er over 30 år gamle. Selve klassen har ikke forandret seg så mye egentlig med tanke på alle de vitale mål, og motorene er ganske like i dag som den gang. Chassis, karosserier og dekk har utviklet seg og blitt mer effektive, men for et utrent øye vil de gamle bilene se omtrent like ut som de vi kjører med i dag.

I Nederland er det lange tradisjoner i denne klassen og i år var det flere gamle helter enn vanlig på startlisten. Rucphen er hjemmebanen til den tidligere toppføreren Jack Ermen, som nå ved hjelp av ENS vinner John Ermen gjorde comeback for dette løpet. For de som kjenner John i dag skal det nevnes at det var broen Jack som var den raskeste når det begge var aktive. På startlisten var også Erik Nougier, som er tidligere EM og VM finalist. Toppførere fra Sveits som Luca Martinelli og Remy Hasler. Tyske Frank Schewiola og Frank Baggen. Og så hadde vi lokalhelten Arie Manten, for å nevne noen.

Løpet startet på mandag, men jeg fikk først fly mandag kveld. Da jeg kom på banen tirsdag morgen fikk jeg vite at hele mandagen hadde regnet bort. Værmeldingen så ikke lovende ut med tanke på tørrvær. YR.no meldte regn alle dager bortsett fra onsdag, men vi krysset fingrene for at vi skulle få kjøre på noe tørr asfalt i løpet av uken.

EM 40+ kjøres etter samme format som et vanlig EM. Heat-trening mandag til onsdag, tidstrening og kval på torsdag, kval og høye underfinaler fredag, og finaler lørdag. Noen av det jeg liker med å kjøre slike ukesløp som EM er at det er flere konkurranser i konkurransen. Første del handler om å lære seg banen og å optimalisere bilen til forholdene. Under disse heat-treningene blir førerne ranket etter beste tre påfølgende runder. Denne rankingen blir grunnlag for første re-seeding av heatene og indikerer hvilket tempo du har inne. På tidstreningen er det tre påfølgende runder som gjelder, og etter denne vil kval-heatene settes opp. Så kjøres kvalifiseringen med flest runder på 5 min, deretter underfinaler på 20 minutter og til slutt den store A-finalen på 45minutter. Mitt mål var å kvalifisere meg rett i semifinale og da måtte jeg være blant de 14 beste etter kval.

Etter treningen tirsdag var det klart at det var mange gode førere til stede. 60 førere var på plass i 1:8 klassen og de beste kjørte imponerende bra. Alle de norske fant fint rundt banen, og hang godt med på tempoet selv om de aller raskeste hadde noen tiendeler til gode på oss. Banen var rask med store doserte svinger. Det vanskeligste partiet var den lange svingen før langsiden. Den hadde en litt lei knekk på slutten, og det var tydelig at man her kunne vinne eller tape mange tiendedeler. Ettersom grepet økte ble jeg etter hvert trygg på å holde andregir gjennom svingen og ut på langsiden. Det gjorde en stor forskjell på rundetidene. Selv om man tydelig kan se likheter mellom Hverens Raceway og banen i Rucphen oppleves de som veldig forskjellig å kjøre på.

Dagen hadde startet våt, tørket, og mot slutten var det igjen utrygt for regn. Stig som da kjørte i et tidlig heat kjørte meget godt i siste treningsomgang hvor forholdene var meget bra. Den tiden holdt til en topp syv plassering. Rett etter begynte det å regne og vi andre fikk ikke kjørt mer den dagen.

Onsdagen kom med strålende sol og vi fikk kjørt hele dagen på tørt. Jeg fikk inn flere gode treninger og økte tempoet litt etter litt. Etter endt treningsheat var jeg nr. 9, Stig 14, Frank 23 og Trygve 25. Etter denne dagen ble det satt opp nye heat før tidstreningen etter ranking fra treningen.

Torsdag morgen startet vi med to runder tidstrening. Denne gangen kjørte vi med løpsdekkene som vi fikk utdelt ved start. Denne nye ordningen med såkalte hand-out dekk i EM fungerer veldig godt. Alle kjører på de samme dekkene og det gjør at konkurransen blir jevnere. Etter tidstrening var jeg nr. 9 og beholdt plassen min i det raskeste heatet. Stig nr. 15, Frank 33 og Trygve 40. Frank og Trygve slet med utstyret og hadde ikke hellet med seg.

Nå var det tid for kval og konkurransen startet for alvor. Frank og Stig fikk inn gode kval selv om de ikke var helt feilfrie. Trygve var uheldig og hadde enten trøbbel med motor og clutch, eller en regnskur. Jeg fikk heller ikke alt til å stemme og slet med å få stilt inn motoren skikkelig. Første kval fredag morgen lå jeg an til en topp tid, men hadde to avkjøringer. Neste omgang kjørte jeg feilfritt, men med yr i luften gikk det noen sekunder saktere. Siste kvalomgang regnet bort. Etter endt kval var jeg nr. 10, Frank 14, Stig 17 og Trygve 45.

Finaler: Banen var nå våt, men løpet rullet videre. Trygve, først litt motvillig, lånte regndekk av meg og stilte til start i 16-dels A finale. Trygve kjørte som en mester og nå dro han endelig fordel av at clutchen ikke satt som ett skudd. Finalen vant han med trygge 4 runder og rykket opp i 8-dels finale. I neste finale møtte han noe mer motstand, men gikk også her videre med en fin tredje plass.



Lørdag og de siste finaler. Lørdagen startet med strålende sol, men vi så tidlig at det ville bli utrygt for regnskurer. Midtveis i første kvartfinale kom det en skikkelig regnskur og det så ut som om båt ville vært å foretrekke fremfor bil. Til kvart A hadde det sluttet og regne, men banen var fortsatt helt våt. Stig og Trygve stilte i denne. Trygve med to underfinaler på regn ville ha gode sjanser her. Det ble tidlig klart at han hadde valgt de beste dekkene og klatret jevnt og fint etter en litt dårlig start. Dekkene til Stig satt ikke like godt, men også han hadde en sjanse til opprykk. Trygve lå på tredje med 3 minutter igjen, og så igjen ut til å klare opprykk da langreimen røk. Et bytte ville ta for lang tid og sjansen endte her. Stig kom til slutt inn til en femteplass.

Solen tittet frem igjen og banen begynte å tørke. Arrangørene utsatte semifinalene med en halv time, og vi gikk igjen mot tørt race. Jeg og Frank kjørte i semi B. Banen hadde noen våte flekker, men vi kjørte for fullt fra start. Jeg kom fint avgårde med startspor 5, jaktet inn nr. 4 etter et par minutter og kjørte forbi. Halvveis i løpet lå jeg på andreplass, men en feilaktig idømt Stop and Go for feil tanking sendte meg ned til tredje. Jeg holdt tredjeplassen inn og var til slutt bare et halvt sekund bak Christoffer Hedlund på andreplass. Frank kjørte godt hele finalen, men mistet en runde i starten og endte på sjetteplass.

Finale: Jeg hadde nådd mitt mål og var i den store finalen som kjøres over 45 minutter, med startspor 6. Med lave skuldre og god selvtillit følte jeg at jeg hadde en sjanse til å være med i toppen. Oppvarmingen startet dårlig da jeg hadde glemt å sette på eksosslangen. Motoren fungerte ikke og vi prøvde flere justeringer før vi fant feilen rett før start. Starten gikk meget bra og jeg holdt plassen min første runde. På runde to passerte jeg to biler som hadde et sammentreff, men han ene lukket døra og sendte meg på taket. På hjulene igjen var jeg hele langsiden etter niendeplassen og da så det litt mørkt ut. Jeg samlet meg sammen og kjørte det jeg kunne, men jeg kjente samtidig at motoren ikke svarte like godt som den gjorde i semi på grunn av justeringene vi gjorde på oppvaringen. Etter halvkjørt løp hadde jeg likevel klatret noen plasser og lå an til en femte-sjette plass før dekkbyttet, og jeg håpet å komme inn til en hederlig plassering. Ved dekkbyttet stoppet motoren og tiden gikk fort. Etter dette bestemte jeg meg for å bare sirkulere og passe på å ikke være i veien for de i tetkampen. Jack Ermen ledet lenge løpet, men brukte for mye dekk og dro av da bilen ble vanskelig å kjøre. Da lå det klart for Remy Hassler som cruiset mot seier. Remy kjørte ut etter en tanking uten å se seg for, og kolliderte med en annen bil. Stop and Go samt ødelagt eksos sendte han ned til tredje. Frank Baggen som hadde kjørt jevnt og bra ledet nå løpet foran hjemmefavoritten Arie Manten. Det ble en tett kamp som endte med en fem sekunders seier til Frank Baggen foran Arie, som igjen var et sekund foran Remi.

For min del ble finalen en liten skuffelse, men jeg var fornøyd med en syvende plass når løpet ble som det ble.

Neste år kjøres 40+ i Sveits og jeg oppfordrer alle ”gamlinger” til å rydde plass i kalenderen! :-)

/Lars Haugen 8.9.2014



Den norske delegasjonen på plass i EM 40+ i Nederland, fra venstre: Trygve, Lars, Stig, Frank