

En kort personlig oppsummering av det fakta at Finn nok en gang gjør noe han ikke kan, men likevel har det moro mens han skaffer masse etterpåklokskap, bedre kjent som ”erfaring”.

Hvorfor jeg ble så oppsatt på å delta kan man nå i ettertiden sikkert spørre seg, og målt på antall og størrelse på trofeet som IKKE ble med hjem, så er jo turen ikke mye å skryte av for egen del.

Men som alle med en litt spesiell hobby sikkert kan skrive under på, så er ikke alltid premieringen synonymt eller direkte sammenlignbart med opplevelsene. Det finnes de som står i iskalde lakselever, med fiskeutstyr og bekledning til kostnader som ville fått den Greske statsgjelden til å blekne – men får de større eller mer fisk av den grunn?

Sikrer den håndbygde Splitcane 2 håndsstangen med Carbon snelle, og flue bundet i sterilt miljø den største laksen?

Svaret blir et ubetinget Nei, og det er vel heller ikke meningen med hobbyen verken for laksefiskeren eller oss r/c entusiaster.

Fisken, eller pokalen i våre rekker er bonusen man henter ut på en god dag, eller kveld for den saks skyld.

Det er total opplevelsen, det å være der om det skulle skje at det ble stang inn, kjenne at utstyret fungerer, vite at man faktisk har en mulighet og i ettertid suge på den gode karamellen i visshet om at ”jeg deltok” og hadde en god opplevelse av det hele.

Og gikk det ikke veien denne gangen, så er det alltid en ny mulighet senere.

Stang ut er nemlig en mulighet man ikke skal undervurdere.

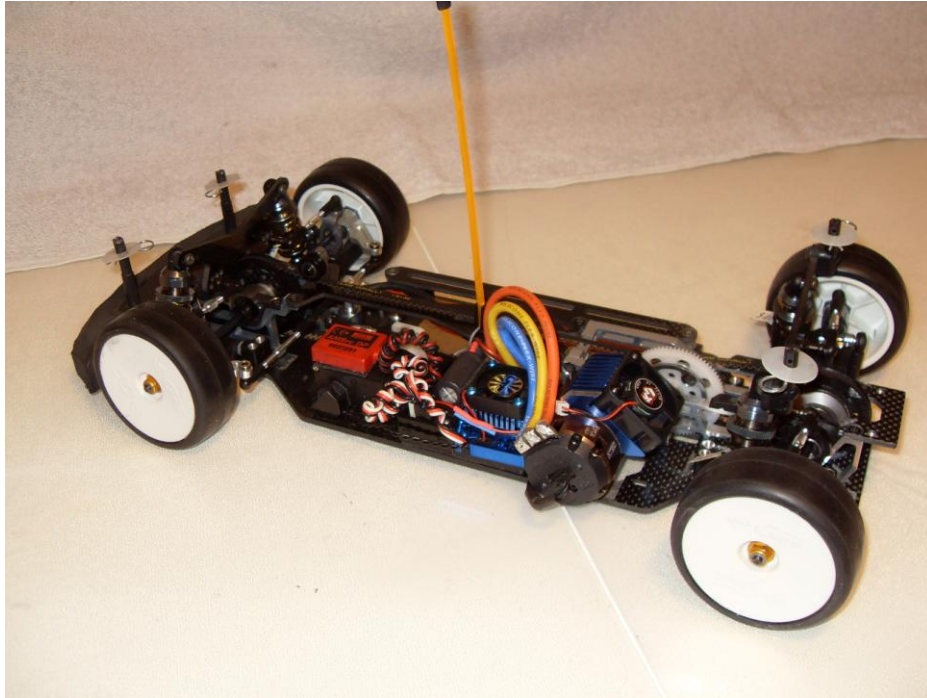
Som alle vet, de største fiskene, eller pokalene – det er de man ennå ikke har fått!

Jeg har aldri kjørt 1:10 Touring i så stort løp før, og med en bil i bagasjen som nok ikke var helt optimal for formålet var forventningene noe nedtonet for min del når jeg meldt meg på DHI CUP 2012.

Bilen ble kjøpt inn høsten 2011 for å delta i det som den gang var mindre ekstremt enn MOD, og dermed ansett for å være kjørbart også for oss vanlig dødelige. Super Stock i Norge var stiv bil med skumdekk og 10,5T motor, funka bra det og bilen var bygget med spec deretter.

Surfing på nettet etter tips om oppsett for gummi avslørte at jeg nok var på skikkelig bærtur med mitt oppsett. Lastet også ned XRAYs eminente oppsettsmanual for å se om det var mulig å få ekvipasjen til å oppføre seg sånn noenlunde akseptabelt med gummidekk likevel.

Endte med å kopiere oppsettet til en engelsk Team fører fra et løp i 2011.



For å sitere Jeremy Clarckson i TOP GEAR, "how hard can it be" ble det hele revet ned og ymse avstivere, skruer og deler ble plukket av for å i det minste forsøke å myke opp bilen. Dog er det begrenset hvor mye flex det kan introduseres i 2.9mm carbonfiber uten å sette sagen i platene, men lykken står den kjekke bi, så målsetningen ble 2 delt.



1) Ikke sist, og 2) Beste Trønder

Heldigvis har vi i Norge mange suverent hyggelige og positive ressurser i RC miljøet, hvor i denne sammenhengen Roger Berntsen og Kjell Gunnar Guttormsen skal ha mye av æren (eller skylda om man vil) for at jeg valgte å reise fra Trondheim og ned til Odense uten å helt vite hva jeg gikk til.

Under NC1 på Fagernes ble DHI CUP diskutert, hvor jeg nysgjerrig som jeg er ønsket å vite mer om arrangementet og hvorvidt det var verdt å ta turen, de to herrer mente at å IKKE delta på DHI CUP var å gå glipp av noe stort, og de lovet å dele av all sin kunnskap skulle jeg trenge det. Med den kunnskapen og vissheten i bagasjen var det bare å selge inn turen hjemme og håpe det beste.

Heldigvis var hovedsponsor med på notene mot at besøk på Rosenkrants senteret ble tillatt, og dermed var turen ble spikret. Med dette på plass kom utfordring nr 1. Hvordan pakker man kun det man trenger? Jeg er som sikkert mange med meg, alt for glad i å drasse på ting som kan komme til nytte, men etter å ha linet opp alt (og da mener jeg ALT) verktøyet – og så plukket ut kun det jeg bruker på løp/bilen – endte jeg med overraskende lite!

Veska ble pakket med kun det jeg trengte – og litt til, sånn i tilfelle.

Avreisedagen begynte tidlig, opp 0400 og ut i iskald bil, 2 bagger og en koffert ble lempet i bilen, med stygg mistanke om at jeg hadde glemt noe vesentlig.



Innsjekk av bagen på Værnes gikk overraskende bra, men i sikkerhetskontrollen ble det litt stuss over hva radioen var for slags greie – en FUTABA 4PK var nok ikke dagligdags syn, endte med å

demonstrere, forklare og plukke ut batteriene, da gikk det også smertefritt. Verre var det å måtte stå opp kl 0400 for å rekke første fly, folk over 50 burde få slippe sånt.

Leide bil for anledningen, economy class betyr bl.a. Ford Fiesta Diesel. Liten, trang og null skyv – men ok til formålet. Danmark er syd for Norge, men at det skulle være grønne plener og rene våren var likevel en overraskelse.



Det ser varmt ut, men er langt fra så idyllisk som bildet viser. Iskald nordavind fikk kaffen til å kjøle fortere enn trivelig var, så stoppen ble svært kort.



Høflige er de disse Danskene, 230 Danske penger for å passere broen, det ble advart om sidevind og sidevind var det. Ikke mye som ligger og skjerner her nede, paddeflatt og fritt frem.



På veg over broen dukket det opp en rekke vindmøller, forsøkte å selge inn litt kreative fakta om disse. De var satt opp av den Danske stat for å lage vind, de var elektrisk drevne og var egentlig vifter – ikke strømgeneratorer, det var derfor det blåste sånn over broen.

Jeg ble ikke trodd...

Jeg trodde jeg var tidlig ute – men når vi ankom hallen i 13 tiden, var det så å si smekkefullt! Det er noe å te med seg til neste år – nedreisen bør skje allerede på torsdag kveld så man er klar når det hele braker løs kl 10 på fredag. Da får man med seg treningene og ikke minst forberedt seg grundig. Nå ble det svett leting etter informasjon om hvilket heat jeg hørte hjemme i, lete etter ledig mekkebord, hvor f... registrerer man seg og har jeg strøm på batteriene? Jeg liker dårlig å være sent ute, dårlig forberedt og ikke ha oversikten, ankomsten til OCC var en skikkelig kalddusj, og neste år skal det være bedre styr på sakene.

275 startende krever plass og organisering, de klarte det bra.



Bra med folk og ikke mye ledig plass.

Stang ut 1

Lettere småpanisk ble det å registrere seg, få utlevert LRP VTEC dekkene, en remse til å ha rundt håndleddet – og lete etter en plass å sitte. Heldigvis var det ledig plass midt i kaoset, havnet ved siden av to svært hyggelige fyrer som igjen viser hvor omgjengelige vi RC folk er på tvers av landegrenser og klubber.

Organiseringen av hele arrangementet virket kaotisk, 2 grener à 2 klasser i ett og samme arrangement samtidig virket noe ambisiøst, men måten det hele var lagt opp virket likevel kontrollert.

2 separate baner med en felles kjøreplattform hvor dommer og tidtaker satt på enden med full oversikt og god kontroll på heatene. Det var kun en gang i løpet av hele helgen det var litt forvirrende, men sett som en totaloppsummering syns nå jeg at dette var godt gjennomført.

Dat samler mangt flere deltagere og gir en mye bredere opplevelse og presentasjon av sporten.

Etter å ha rigget meg til og fått roet nervene noe ved å se at det var andre som også kom litt sent fant jeg ut at jeg var satt opp i Super Stock Heat 4, og det var 10 min til mitt heat skulle ha timet trening nr 3!

2 av 4 treninger var allerede gjennomført uten meg, og nå hastet det litt. Dekka ble i all hast skrudd på bilen (rett fra posen) og med lett jogg opp på kjøreplattformen uten å sjekke annet enn det faktum at jeg hadde kontakt med bilen, skulle jeg liksom trene. Det var glatt det.

Pos	Nr	Pilot Nr	Driver	Besttime [3]	Rnd	Absoluttime	Besttime
1	10	0	Jens Kröger	47.929	17	4:59.340	15.751
2	9	0	Patrick Folman	50.227	17	4:56.678	16.489
3	2	0	Tobias Hansen	50.682	15	4:57.231	16.515
4	4	0	Emil Vidisson	52.386	14	4:48.768	17.224
5	6	0	Frederik Mikkelsen	52.639	16	4:54.036	17.320
6	1	0	David Hansen	54.877	14	4:43.055	17.697
7	8	0	Haakon Braadland	58.222	13	4:58.490	19.233
8	5	0	Finn Olav Aasen	1:14.615	9	4:40.578	23.623
9	7	0	Gunnar Børnetjarn	1:14.639	7	4:45.605	21.727
10	3	0	Eddie Lundin	1:35.497	7	4:37.124	19.347

9 runder var ikke mye å rope hurra for, banen hadde en artig layout og det så ut som om det var mulig å få fin flyt i det hele, bare man var forberedt, visste hva man drev med og hadde bilen satt opp riktig. Jeg hadde ingen av delene på plass... Bilen min så ut som om den var redd idealsporet og trivdes best i utkanten, omtrent som katta hjemme når jeg støvsuger (les: fruene støvsuger) den kryper langs veggene.

Stang ut 2.

Altså måtte 4de og siste tidstrening bli bedre enn dette, heldigvis var det såpass mange med at tiden mellom hver gang man skulle utpå var lang nok til å fikse det som måtte være feil. Jeg sjekket med sidemann om metode for å smøre dekkene, og om det var noen gode stalltips til oppsett på bilen litt mer optimalt.

Gearet opp 2 tenner på pinjongen, boostet max på regulatoren og smokket i +10 insert i baklokket på motoren for å time max. Her skulle det ikke spares på strømmen nei. Trønderfilosofien fra TRCBK om at når ingenting fungerer som tenkt, er mer fart løsningen....

Fikk vasket dekkene godt, justert litt på høyden tatt en runde i teknisk og sjekket alle vitale mål som var innenfor, eneste som var langt utenfor var vekta! I følge den hyggelige Dansken i teknisk, hadde jeg helgens så langt tyngste bil – med god margin!

Bilen satt bra og det gikk fortere, MYE fortere i det minste på langsiden! Kom ut på langsiden 2 meter bak han foran, og bommet på sweeperen med samme mann en meter bak meg. Men hva hjalp det vel å ha sånn fart når jeg ikke kom rundt svingene. Når jeg gikk av gassen og bremsset lett kom bakenden på bilen som ei kule og det hele så mer ut som håndbrekksladding, enn kontrollert apex kjøring. Løsningen ble å kun gå av gassen tidlig, ikke bremse og så rulle pent inn og forsiktig mate på ut – men hjelpe meg det var lange runder.

Pos	Nr	Pilot Nr	Driver	Besttime [3]	Rnd	Absoluttime	Besttime
1	10	0	Jens Krøger	47.061	17	4:50.517	15.512
2	2	0	Tobias Hansen	48.267	17	4:59.720	15.911
3	9	0	Patrick Folman	48.929	16	4:46.364	16.147
4	6	0	Frederik Mikkelsen	50.808	16	5:00.686	16.663
5	4	0	Emil Vidisson	50.843	15	4:47.115	16.766
6	1	0	David Hansen	53.155	15	4:49.490	17.338
7	8	0	Haakon Braadland	55.414	13	4:53.123	17.912
8	5	0	Finn Olav Aasen	58.846	13	4:52.748	19.111
9	3	0	Eddie Lundin	1:07.406	4	3:46.788	20.914
10	7	0	Gunnar Bornetjarn	30.861	1	0:55.129	0.000

Når jeg hentet bilen lukket det varmt, og alt fra chassiplate til karosseri var varmt å ta på, en sjekk med IR måler gav 122 grader på motoren og det lukket småskummelt av hele systemet. Kjølevifta satt på en brakett som var festet til motoren med varmebestandig dobbeltsidige tape, den smeltet og datt av.

Ringte Jokkiz for råd om hva jeg burde gjøre med bilen, fikk tips om å løsne litt på diffen, legge demperne litt mer bak og kjøre mindre aggressivt. Og viktigst av alt, bytte ut enveisdiften fremme med en spool.

Klart jeg hadde en slik liggende og slenge – NOT!

Stang ut 3.

Heldigvis satt jeg ved siden av to løsningsorienterte og positive Nordmenn, Per Gunnar Olsen og Fredrik Hansen som villig lånte vekk deler, verktøy og ukritisk delte på kunnskap. Det ble forsøkt å bygge om en XRAY T3 spool til å passe i bilen, men uansett hva som ble forsøkt gjort så ble det enten feil utveksling eller selve enheten for lang.

Ingen av butikkene som hadde stands på banen kunne hjelpe, og ingen andre kjørte Corally (trodde jeg) så der satt jeg da og hadde litt mer utfordringer enn jeg egentlig syns jeg trengte.



Tre herrer XRAY, Per Gunnar, Petter og Fredrik.

Enden på visa var at det ikke lot seg gjøre å skaffe nye deler eller andre optionsparts som kunne passe til behovet. Løsningen ble enkel, men dyr på sikt – gjorde rent enveisdiften med brake clean for å fjerne alt fett og olje, peiset den full av superlim, stappet i outdrivene og pøse på med kicker for å få det hele til å låse seg.

Det satt som fjell, og vips hadde man spool.

På bordet foran oss satt det 2 stk fra LRP, det eneste jeg kunne se at det holdt å på med var å lodde motorer, renovere dem, sjekke regulatorer og ellers drive med service.

En forsiktig anmodning om hjel til en noe varm motor utløste lett hoderisting. Jeg hadde feil gearing, feil oppsett og feil timing.

Han byttet på timingen, justerte oppsettet på ESC`n og jeg fikk beskjed om å geare tyngre (hadde for mye turtall)

Gjorde som han sa.

Det var slutten på treningene, og alt jeg nå visste var at lite av det jeg trodde jeg kunne var ut av vinduet og jeg var tilbake på null. Gikk over bilen, sjekket det jeg trodde jeg kunne gjøre noe med, som å fjerne møkk og merker fra karosseriet og sette på startnummer for kvalene.

De hadde en bra catering på banen, så i pausene vanket det litt føde for kroppen og trøst for sinnet.

Franske hot dogs, cola og sjokkis er ikke feil når verden går en i mot.

En pause med bena høyt og nullstille hodet er greit nok, fikk pratet med noen av de andre ”gode” folkene som mente på at jeg ikke var helt på bærtur, ikke var jeg sist og eneste veien nå var opp!

Sant nok det, lett å si men ikke fullt så lett å etterleve.

Der og da bestemte jeg meg for å skaffe meg en bil som var bygget for formålet, og at neste år skulle jeg komme forberedt.
(i skrivende stund er del en oppfylt!)

Utfordringen var at det var null mulighet til å teste herligheten før første kvalet, med det problemet at bilen sannsynligvis nå var totalt endret i kjøreegenskaper. Ble advart av Fredrik om at det kunne bli litt understyrt, og litt annerledes å kjøre. Det hadde han helt rett i skulle det vise seg.



Før første kvalifiseringen vasket jeg dekkene, fikk låne riktig dekksmurning av Per Gunnar, justerte litt til på oppsettet og bestemte meg for å prøve å være litt mer ”bestemt” i kvalet.

Heat 18 - Qualification 1

Pos	Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime
1	4	Finn Olav Aasen	16	5:10.783	18.567	19.423
2	3	Thomas Larsen	16	5:14.173	17.618	19.635
3	2	Stefan Andersson	15	5:09.239	19.150	20.615
4	8	Eddie Lundin	15	5:14.231	19.074	20.948
5	6	Anders Sørensen	14	5:07.400	19.178	21.957
6	5	Jonatan Andersson Klingler	12	4:23.627	19.203	21.968
7	7	Steen Moeskjær Jensen	11	3:54.248	20.176	21.295
8	1	Bo Enemark	4	2:14.156	20.304	33.539
9	9	Gunnar Bornetjærn	1	0:50.724	45.509	50.724

Frederik hadde rett, bilen var utrolig understyrt, det neste var måten den gikk ned i fart på. Det ble panisk justering av radio mens kvalet pågikk, men likevel 3 runder mer enn siste treningen. Nå var det jeg som kjørte bilen, den gikk stort sett dit jeg vill ha den til å gå, bilen levde liksom ikke sitt eget liv utpå der.

Kanskje det så ut som om jeg visste hva jeg drev med til og med? Storfornøyd ble bilen hentet inn og jeg bestemte meg for å følge litt mer med på hvordan de i heatene etter kjørte.

Bet meg merke i at de beste pilotene satte bilen nedpå banen i selve idealsporet når de skulle kjøre, ikke på siden eller ved trappa opp til platformen, men de gikk ut på banen og satte bilen pent ned på det svarte.

Sikkert ikke dumt og en smart måte å gjøre det på. Mine dekk så nemlig ut som filttøfler etter siste treningen, ikke det at jeg så ofte var innom idealsporet – hvilket sikkert forklarte det meste om hvorfor det ble glatt og hvorfor bilen endret ”karakter” underveis. Dekka ble utrolig klissete og varme og plukket med seg all driten ute på kantene.

”Vant” likevel kvalet første mitt, og fikk blod på tann. Dette var jo skikkelig gøy!

Første dag var endelig over, det kjentes at jeg hadde vært oppe siden 04. Opp på rommet, dusje og planen var å ta en sosial omgang med de andre norske – men senga krevde sitt.

Oppe tiiiiidlig igjen og nå var jeg en av de første på banen, dette skulle bli en god dag og jeg hadde som mål å klatre på listene. Inn dørene kl 0715 og selvfølgelig var Frederik og Per Gunnar allerede på plass, men svært få andre.

Nå skulle jeg være så forberedt som overhodet mulig.

I kval 2 var jeg tidlig ute, satte bilen i idealsporet og kjørte en liten testrunde, fikk justert litt mer på radioen (mer styring) bilen funka greit, men den var jammen slapp. Prøvde likevel å kjøre ryddig, og egentlig var det ok med slapp bil, kunne konsentrere meg om sporvalget i stedet for å ha hjertet i halsen hver gang jeg dro på.

Heat 18 - Qualification 2

Pos	Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime
1	3	Thomas Larsen	17	5:09.385	16.857	18.199
2	4	Finn Olav Aasen	16	5:11.777	18.020	19.486
3	8	Eddie Lundin	16	5:23.462	18.362	20.216
4	6	Anders Sørensen	15	5:17.592	18.742	21.172
5	5	Jonatan Andersson Klingler	15	5:23.967	18.499	21.597
6	1	Bo Enemark	12	3:57.373	18.259	19.781
7	7	Steen Moeskjær Jensen	10	5:17.151	28.457	31.715
8	9	Gunnar Bornetjarn	9	3:27.814	21.188	23.090
9	2	Stefan Andersson	6	4:26.417	25.463	44.402

Snakket igjen med LRP og fikk hjelp til å sette opp ESC på nytt, + en tann til opp på piniong. Skulle i følge ham gi litt mer fart på sakene, profilen gikk fra ”slow” til ”fast”. I og med at bilen er for tung og stiv, (på teknisk flirte de bare når jeg kom med bilen – 1500gr + hver gang). Bestemte meg for å gå drastisk til verks, fjernet alle messingvektene, fjernet batterifestet med stolper og skruer, lånte en dremel og skal slisser i chassiplaten for å kunne bruke tape til å feste batteriet med.

Full av optimisme og håp om at nå hadde jeg en bil som var lettere og mer responsiv, som sikkert ville gjøre at det kom til å bli bra kvalik.

I teknisk var jeg 5gram over minimumsvekten, hah – nå skulle det kjøres.

Heat 18 - Qualification 3

Pos	Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime
1	3	Thomas Larsen	17	5:04.362	16.933	17.903
2	8	Eddie Lundin	17	5:11.442	17.052	18.320
3	1	Bo Enemark	16	5:06.528	18.022	19.158
4	6	Anders Sørensen	16	5:08.365	18.349	19.272
5	7	Steen Moeskjær Jensen	15	5:04.665	18.540	20.311
6	5	Jonatan Andersson Klingler	15	5:06.360	18.875	20.424
7	9	Gunnar Børnetjarn	13	5:03.219	20.675	23.324
8	2	Stefan Andersson	8	2:39.625	18.652	19.953
9	4	Finn Olav Aasen	1	0:34.847	34.847	34.847

Bilen ble akkurat lett nok, men i fullstendig ubalanse. Allerede under testrunden kjente jeg at den var litt variable i høyre og venstre svinger, men tenkte det ville fungere likevel. Gled av og slo løs en demper etter langsiden.

Stang ut 4, og kun 1 fattig runde.

Tilbake i bilen med vektene, litt mer camber bak og litt justering på demperne så kanskje det ville bli bra.

Heat 18 - Qualification 4

Pos	Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime
1	8	Eddie Lundin	17	5:03.118	17.059	17.830
2	4	Finn Olav Aasen	17	5:04.016	17.221	17.883
3	1	Bo Enemark	17	5:05.627	17.333	17.978
4	6	Anders Sørensen	16	5:02.229	18.100	18.889
5	3	Thomas Larsen	16	5:06.578	16.466	19.161
6	7	Steen Moeskjær Jensen	16	5:13.739	18.141	19.608
7	2	Stefan Andersson	16	5:17.272	18.010	19.829
8	5	Jonatan Andersson Klingler	15	5:19.297	18.436	21.286
9	9	Gunnar Børnetjarn	13	5:03.964	20.404	23.381

Nå fungerte bilen bra, det var piloten som ikke hang med og klarte å time gass og sving kombinasjonene.

Oppsummert etter 4 kval, og med det utgangspunktet jeg hadde etter fredagen, var jeg alt i alt svært fornøyd, absolutt ikke sist - og definitivt beste (riktignok eneste) Trønder.

Kval er meg og klokka – hvilket jeg takler – finale er meg og ni andre, det er mye verre. Startspor to er i det minste et tegn på at jeg hører hjemme i feltet, hvilket hjalp veldig på nervene, dessuten så kjente jeg ikke en kjeft – og det var bare å kline til.

Final H - Final run 1

Pos	Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime	Cor
1	1	Patrik Nilsson	19	5:16.065	16.613	16.635	
2	2	Finn Olav Aasen	18	5:13.408	16.613	17.411	
3	8	Poul Steen Hansen	18	5:14.708	16.816	17.483	
4	5	Einar Breilid	17	5:03.096	17.454	17.829	
5	3	Bo Enemark	17	5:15.666	17.206	18.568	
6	9	Stefan Andersson	16	5:00.556	17.926	18.784	
7	7	Anders Sørensen	16	5:03.927	17.230	18.995	
8	6	Haakon Braadland	16	5:05.467	17.723	19.091	
9	10	Steen Moeskjær Jensen	15	5:07.134	18.198	20.475	
10	4	Johan Hedberg	0	0:00.000	0.000	0.000	

Finale 1 – puha, nervene utpå genseren og drittskummelt. Rart hvor uformell og moro denne hobbyen er helt til det gjelder og alle holder pusten og venter på hornet.

Andre startspor betydde at jeg måtte holde meg på rett kjøll og ikke slippe de bak forbi. Full spiker inn i første sving, ned gjennom det tekniske infield partiet og opp foran kjøreplattformen, sakte nok til å treffe sporet og fort nok til å ikke miste lederen, det gikk bedre enn fryktet, svensken foran meg kjørte sjokkrosa bil og var lett å se. I svingen før langsiden hentet jeg høyde

og skulle kline til for å ta ham, men fikk en snik på innsiden og rullet på taket, ren racing incident og ingen feil. Påsetteren prøvde å snu bilen med foten men oppnådde bare å sparke den lenger unna, når han endelig fikk den på hjula var jeg sist med en hel langside.

Stang ut 5 – bokstavelig talt.

Summet meg og bestemte meg for å la det stå til. Var jo sist likevel.

Plukket en etter en, smatt forbi og fikk utrolig flyt i kjøringen, sannelig var det ikke moro, bilen fungerte og det hele satt som det skulle.

Rundetidene etterpå viste at det gikk jevnt, hvilket betød at det ikke var helsvart eller uoppnåelig med pokal likevel.

Endte med at svensken slo meg med en runde men det var ikke uoppnåelig å ta ham i neste. Med 3 finaler var det ikke noe å spare på siden han hadde 1 seier allerede, taktikken ble som den ofte er i Trøndelag, går det ikke bra er det mer fart som gjelder, altså: ”geare opp ennå en tann og gi gass.”

Her vare eneste negative opplevelse denne helgen, første finale ble kjørt lørdag kveld, og de kjørte den samtidig med buggyfolket. Det betød at tidtaker og speaker skulle holde styr på to samtidige heat, dømme, dele ut straff og kommentere det som skjedde på to baner. Ble ikke helt optimalt, da speaker kun refererte kun til bilnummer når han snakket, som ikke var lett å forholde seg til. Enden på visa var at det beste man kunne gjøre var å ignorere det som ble sagt og heller konse på kjøringen.

2
08.747
25.282
18.174
17.566
16.613
17.279
17.365
17.225
17.530
17.513
17.862
17.179
17.167
17.717
17.138
17.855
17.619
17.577

Superskjerpet før finale 2, hadde ikke gjort stor med bilen, alt hang på meg som sjåfør. Gikk hardt ut og satset alt på ett kort.

Final H - Final run 2

Pos	Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime	Cor
1	1	Patrik Nilsson	18	5:02.170	16.843	16.787	
2	2	Finn Olav Aasen	18	5:05.416	16.767	16.967	
3	7	Anders Sørensen	18	5:15.837	17.228	17.546	
4	5	Einar Breilid	17	5:04.447	17.336	17.908	
5	8	Poul Steen Hansen	17	5:10.399	16.748	18.258	
6	9	Stefan Andersson	17	5:11.359	17.557	18.315	
7	3	Bo Enemark	17	5:11.609	17.157	18.329	
8	6	Haakon Braadland	17	5:17.927	17.514	18.701	
9	4	Johan Hedberg	16	5:01.747	17.250	18.859	
10	10	Steen Moeskjær Jensen	16	5:10.326	17.847	19.395	

Det holdt nesten, jeg tok ham igjen sving for sving, og med ett minutt igjen lå jeg kun noen cm bak. Speakeren øste seg opp og pratet om at vant jeg var det shoot out i siste finale. Er det en ting jeg ikke liker, og en ting som gir meg nerver – så er det å plutselig høre at jeg leder eller har mulighet til å vinne.

Jeg lot meg rive med og jeg tenkte plutselig mer på å ikke rote det til, enn det å konsentrere meg om å kjøre safe, og da gikk det som det måtte.

Stang ut 6 - og 3 sek for seint ute.

Snakket med svensken etterpå, han var så nervøs at han nesten gjorde på seg, og når jeg bommet på svingen så kjørte han også nesten av i ren lettelse. Hadde jeg bare holdt meg bak og ventet litt – men etterpåklokskap er lett.

Final H - Final run 3

Pos	Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime
1	8	Poul Steen Hansen	19	5:16.629	16.491	16.664
2	1	Patrik Nilsson	18	5:02.806	16.529	16.822
3	2	Finn Olav Aasen	18	5:11.874	16.553	17.326
4	9	Stefan Andersson	17	5:01.414	17.536	17.730
5	7	Anders Sørensen	17	5:08.249	17.184	18.132
6	3	Bo Enemark	17	5:12.559	16.911	18.385
7	6	Haakon Braadland	17	5:16.017	16.744	18.589
8	4	Johan Hedberg	17	5:18.936	16.960	18.760
9	10	Steen Moeskjær Jensen	3	0:59.791	20.487	19.930
10	5	Einar Breilid	2	0:28.948	18.704	14.474

Bestemte meg for å i det minste vinne en finale, så igjen ble det ”geare opp ei tann og gi gass” taktikken. Det holdt noen svinger men ikke alle. Helgens beste enkeltrunde og følelsen av på kunne sloss og kjøre forbi er absolutt akseptabelt resultat.

Etter dette var det kun pakking og utsjekk av hotellet som gjenstod. Det holdt ikke til pokal, men jeg ble nr 72 av 86 i SS til slutt. Strålende fornøyd og vet at med litt mer planlegging og forberedelser så er det fullt mulig å klatre noen plasser på listene.

Moro var det uansett, og definitivt en skikkelig gulrot for videre satsning og gjentakelse av deltagelsen.

Eneste som kanskje er en større undring er at de beste i SS lett hadde hengt med de beste i MOD, hva er da hensikten med to forskjellige klasser?

Håper vi i kongeriket Norge klarer å sette klare grenser for SS i fremtiden, skulle jeg sette reglene måtte det bli 17.5T og ”blinky mode” på regulatorene.

Section: Touring Car Super Stock / Race time: 5 Min. / Groupstart / Condition: Dry / Counted: Yes / Start: 08.01.2012 16:05:02

Final A - Final run 3

Pos	Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime	Cor
1	1	Steffen Leinburger	21	5:00.282	14.341	14.299	
2	2	Zdenko Kunák	21	5:00.444	14.468	14.306	
3	4	Bjørn Christiansen	21	5:10.278	14.835	14.775	
4	7	Carsten Madsen	21	5:11.695	14.836	14.842	
5	3	Henrik Heitsch	21	5:11.992	14.753	14.856	
6	10	Daniel Horn	21	5:12.877	14.820	14.898	
7	5	Tony Streit	21	5:13.659	14.765	14.936	
8	8	Morten Iversen	20	5:03.811	14.776	15.190	
9	6	Martin Lissau	17	4:14.106	14.733	14.947	
10	9	Michael Nilsson	16	4:33.093	15.004	17.068	

Laptime

# Nr.	# 1	# 2	# 4	# 7	# 3	# 10	# 5	# 8	# 6	# 9
1	06.578	07.277	07.454	08.710	07.689	09.470	08.076	10.003	08.270	09.850
2	14.532	14.829	14.935	15.167	15.165	15.412	15.157	15.282	15.212	15.837
3	14.572	14.598	14.894	14.916	14.753	15.057	14.956	14.954	15.056	15.139
4	14.621	14.534	15.153	15.027	14.918	15.138	14.843	15.241	14.860	15.078
5	14.341	14.487	14.911	15.131	14.940	14.987	14.765	16.910	14.733	17.168
6	14.431	14.468	14.835	14.836	14.949	14.820	15.022	14.776	15.004	17.865
7	14.532	14.556	14.903	14.995	14.851	14.829	14.943	14.880	14.812	15.558
8	15.090	14.492	15.286	14.904	17.581	15.354	15.232	14.914	15.301	15.072
9	14.561	14.551	15.877	15.069	15.131	15.164	15.023	14.934	15.215	17.513
10	14.605	14.667	15.361	15.433	14.823	15.062	14.998	14.994	15.280	15.614
11	14.701	14.638	15.403	15.548	15.304	15.083	16.158	14.872	15.611	37.796
12	14.641	14.951	14.950	15.147	14.944	15.008	15.140	14.858	15.173	15.004
13	14.773	14.716	15.125	14.998	15.239	15.277	15.053	15.381	15.007	15.147
14	14.691	14.561	14.991	15.318	15.007	14.971	14.932	15.078	15.183	15.735
15	14.618	14.590	14.998	14.837	15.304	15.177	14.945	14.987	15.062	15.421
16	14.720	14.530	15.013	15.047	14.826	15.005	14.964	15.239	18.987	19.296
17	15.018	14.751	15.730	15.314	15.196	15.221	15.897	17.798	15.340	
18	14.730	14.844	15.151	15.140	15.307	15.199	14.983	17.609		
19	14.876	14.801	15.073	15.040	15.458	15.487	15.304	15.594		
20	14.668	14.770	14.954	15.229	15.513	15.982	15.221	15.507		
21	14.983	14.833	15.281	15.889	15.094	15.174	18.047			

Section: Touring Car Modified / Race time: 5 Min. / Groupstart / Condition: Dry / Counted: Yes / Start: 08.01.2012 16:33:06

Final A - Final run 3

Pos	Nr	Driver	Rnd	Absoluttime	Besttime	Mediumtime	Cor
1	3	Ronald Völker	22	5:03.403	13.926	13.791	
2	2	Marc Rheinard	22	5:03.827	13.858	13.810	
3	6	Marc Fischer	22	5:08.015	14.022	14.000	
4	9	Teemu Leino	22	5:08.477	14.052	14.021	
5	4	Zdenko Kunák	22	5:08.752	14.012	14.034	
6	1	Alexander Hagberg	22	5:08.959	13.986	14.043	
7	8	Yannic Prümper	22	5:14.131	13.935	14.278	
8	10	Martin Hudy	22	5:14.196	14.134	14.281	
9	7	Patrick Hornum	21	5:00.415	14.034	14.305	
10	5	Christopher Krapp	14	3:17.022	13.994	14.073	

Laptime

# Nr.	# 3	# 2	# 6	# 9	# 4	# 1	# 8	# 10	# 7	# 5
1	07.038	06.803	07.796	08.330	07.342	06.464	08.236	08.567	08.087	07.475
2	14.120	14.175	14.607	14.785	14.455	14.046	14.697	15.013	14.727	14.464
3	14.104	13.997	14.710	14.589	14.986	14.252	14.648	14.614	15.991	14.609
4	14.228	15.167	14.427	14.289	14.416	15.167	14.155	14.597	14.242	14.132
5	14.142	14.411	14.516	14.624	14.187	14.396	14.521	14.449	14.605	14.215
6	13.931	14.146	14.155	14.289	14.384	14.072	17.051	14.391	14.286	14.104
7	13.980	14.098	14.627	14.564	14.665	13.986	14.097	14.444	14.533	14.302
8	14.072	14.000	14.219	14.052	14.376	14.070	14.120	14.382	14.236	14.005
9	14.151	13.956	14.217	14.095	14.126	14.068	13.935	14.176	14.455	14.091
10	14.058	14.189	14.070	14.065	14.012	14.027	14.207	14.333	14.396	14.046
11	14.024	14.053	14.022	14.052	14.153	14.073	14.417	14.286	14.734	13.994
12	14.000	14.019	14.133	14.210	14.210	14.113	14.281	14.212	14.330	14.137
13	14.195	14.807	14.346	14.522	14.273	17.359	14.006	14.567	14.146	18.561
14	14.227	14.216	14.209	14.243	14.234	14.234	14.454	14.602	14.275	14.887
15	14.038	14.089	14.210	14.206	14.201	14.113	14.255	14.183	18.684	
16	14.227	13.923	14.117	14.204	14.113	14.216	14.181	14.236	14.034	
17	14.138	13.858	14.217	14.102	14.245	14.160	14.377	14.387	14.131	
18	14.064	13.899	14.251	14.325	14.296	14.214	14.064	14.134	14.125	
19	14.165	14.121	14.087	14.122	14.036	14.269	14.206	14.160	14.075	
20	14.140	13.923	14.141	14.158	14.160	14.190	17.563	17.507	14.196	
21	13.926	13.975	14.623	14.278	15.446	14.911	14.297	14.378	14.127	
22	14.435	14.002	14.315	14.373	14.436	14.559	14.363	14.578		

Ikke rare forskjellen mellom klassene om man ser på rundetidene, og det var ikke rare forskjellen å se på kjøringen heller.



Buggyguttas sandkasse... kjørtes MED klokken



Baneguttas lekegrind, kjørtes MOT klokken



3 butikker i hallen. Fikk kjøpt det meste av det man trengte der.



Hadde Mark Reinhardt på andre siden av bordet, det var det orden i sakene og han skrudde svært lite i løpet av helgen.

Neste år skal jeg stille i begge klassene, gjerne med samme bilen, det var det flere som gjorde. Med 4 timer mellom hvert heat, ble det lenge å vente, og med så lite mulighet for å trene (ikke

fritrening lørdag eller søndag) mellom slagene, kan man i teorien bruke heatene i MOD om man satser på SS til å trene på banen, teste oppsett eller rett og slett få kjørt mer!

Alternativt å stille med to biler slik Fredrik gjorde, men det var det å holde orden på redskapen for to klasser da....

Får skaffe ny bil ført, og så lære seg å sette opp og kjøre dette først, så få vi se.

En stor takk til Fredrik og Per Gunnar for lån av deler, dekksmurning og utstragt tålmodighet hele helgen, og en stor takk til Roger Bernsten som lurte meg til å delta...



Konklusjon: Sjiitarti sjøh!

Finn