

Alla är vi barn i början!

Text: Stefan Hasselgren

Foto: Bengt-Åce Gustavsson



I ett antal artiklar har jag tidigare skrivit om varför och hur jag skaffade mig min Caterham Super Seven CSR 200. Jag har också nämnt i ett antal sammanhang hur bilen, som från början var tänkt att köras på vanliga vägar till 90 % och på bana till 10 %, under vintern har konverterats till det motsatta. Detta betyder att bilen har lättats, kompletterats med de säkerhetsmässiga detaljer som reglementet kräver samt att den har utrustats med för racing lite mer lämpliga attribut såsom hårdare fjädrar och stötdämpare. Jag hade ju bestämt mig för att köra Roadsport A i Sportvagnsmästerskapet (SPVM).

För de som inte vet vad Sportvagnsmästerskapet är rekommenderar jag omedelbart en titt på www.svvm.se där man kan få en djupare belysning i ämnet.

Roadsport är grenen för gatu-registrerade bilar vilket ju min bil är. A, B eller C klassas du in i beroende på vilken vikt/hkr förhållande du har men man kör tillsammans medan resultatet räknas separat.

När man som jag är en fullkomlig rookie - har aldrig kört på bana före 40 års ålder och definitivt aldrig någon

tävling känner man sig rätt ensam. Enkla saker blir svåra. Hur fungerar det med licens? Vad är en vagnbok? Hur fungerar det med försäkringar? Hur fungerar det med tidtagning? Vad är en transponder? Var sätter man den? Behöver man testa den innan? Hur kommer man till banan? Hur hittar man dit? Var sover man? Får man ställa släpet där? Kan man betala med kort? Vad är en besiktning? Vad är ett förarmöte? Kan man träna redan på fredagen? Hur fungerar kvalet? Hur fungerar starten? Hur många varv kör man? Var och när kan man se resultaten? Kan man se resultaten efter åt hemma?

Jag skulle kunna fortsätta i oändlighet med frågor. Mycket står på Sportvagnsmästerskapets hemsida och mycket information kan man få via www.rejsa.nu, arrangörens hemsida eller Svenska Bilsportförbundet men absolut inte allt. Det jag skriver kan verka lite gnälligt och jag är den första som inser att det hela drivs i det närmaste ideellt men skall man kunna attrahera nya förare tror jag att det krävs lite ytterligare och annorlunda engagemang. Det verkar ju uppstå nya konstellationer/tävlingar/serier så något måste det ju vara som gör att folk inte är helt nöjda med nuvarande upplägg. Sverige är för litet för nuvarande





RACEFOTO

seriebestånd – det borde redan nu bli färre serier istället för fler så att det blir fler bilar per race och därmed kanske man kan attrahera fler åskådare. De allra flesta som kör Roadsport verkar ha gjort det de senaste 10-20 åren – kanske är det så enkelt att man antingen glömt hur det var när man var ny. Det kan ju inte vara för att man inte vill ha in nya förare för det är absolut inte så att man känner sig ovälkommen - tvärtom. När man väl deltar är det fantastiskt trevligt, god och hjälpsam stämning och högt i tak. Jag föreslår därför;

1) Racing for dummies – en guide till hur du går tillväga för att börja köra racing, från val av bil till hur du får licens, vagnbok och väljer racing serie till att du får hjälp att komma dit och genomföra loppet. Jag vet – allt detta finns redan – problemet är att "menyn" saknas. Kanske räcker det med en enkel introduktion - med länkar till relevanta områden på nätet där

ytterliggare och djupare information finns att hämta.

- 2) Mentorskap – varje ny deltagare får en mentor som bor i närheten. Denna person hjälper dig till rätta i alla dina frågor som du kan tänka dig ha – både praktiska och teoretiska.
- 3) God framförhållning. Det skall inte vara så att man inte har någon aning när loppet blir av förrän sent på våren. Det skall inte vara så att man helt plötsligt skall betala racet med en och halv veckas framförhållning. Det skall inte vara så att man först ett par veckor innan får information om att man inte kan träna på fredagen innan. De flesta har ett vanligt jobb och familj och då måste man kunna planera lite för att kunna stuva in tiden i kalendern och få det vanliga att fungera.
- 4) Ett lite mer rättvist reglemente där faktisk effekt/vikt räknas och inte

teoretiska värden. Jag inser att detta är behäftat med kostnad men det kanske finns något kostnadseffektivt sätt att lösa det på. Sen är det självfallet så att materialet har en underordnad betydelse i förhållande till kör kompetens och erfarenhet.

- 5) Slutligen kan man fundera på vad man får för priset. Jag inser att det inte är gratis att ha en massa personal, ambulanser och bärgare på plats. Jag inser vidare att många vill ha mindre träning och mer race men igen, så gäller det kanske befintliga förare och inte nödvändigtvis nya förare så om man vill attrahera dessa kanske en mix är på sin plats - går det t ex inte att erbjuda open pitlane så att vi nybörjare kan testa lite och lära oss lite i vår egen takt till en rimlig kostnad.



Nog om det. När detta skrivs har jag genomfört min första motorsporttävling i Roadsport A som gick av stapeln i SSK's regi på Kinnekulle den 24-25 maj 2008. För att kunna genomföra kvalet kl 09.00-09.15 på lördagen åkte jag till Kinnekulle redan på fredagen och på eftermiddagen kom jag och mitt ekipage in i den så

kallade mekanikerdepån. Min sovplats hade jag ordnat på hotell Postiljonen inne i Götene vilket var mycket bra. Vet inte om jag hade klarat att slå upp tält alternativt att sova i bilen som de rutinerade gör samtidigt som alla tankar inför mitt första race skulle få sitt utrymme. De riktigt rutinerade kör förresten med husbil alternativt inredd lastbil/buss – riktigt proffsiga lösningar med sponsortält och allt. Det är mer än Roadsport som går samtidigt. Oftast samsas en massa olika racing serier med varandra. Just denna helg fanns en massa olika klasser, från Roadsport, via historiska racers till Clubman / RS. Kort sagt – ett brett och intressant spann med bilar för oss som gillar racing. För att kunna hänga med i svängarna tog jag rygg på en rutinerad Modport åkare och ställde därför bilen i besiktningskön direkt efter avlastning. När sekretariatet öppnade hamnade jag där för att visa upp licens och klubbtilhörighet, lämna in hälsointyg och betala anmälningsavgiften.

Därefter upp till besiktningen för att visa upp bil, personlig utrustning och vagnbok. När det var klart kunde jag ställa bilen i nattförvaring och ta mig till mitt hotell för incheckning och middag. Hade jag varit lite mer rutinerad här hade jag bott ute på banan och därmed kunnat njuta lite mer av sällskapet av

av inkommande racekollegor fram till tidiga timmen. Jag somnade emellertid ovaggad och redan klockan 7 var det revelj. Efter frukost kom jag ut på banan i god tid för förarmötet som började klockan 08.00. Där går man igenom vad som kommer att hända och vad som gäller. Många ställde frågor om vad som gällde vid start och vad

som händer om det händer...men om det händer då, vad händer då....??

Roadsportarna var först ut. Efter uppvärmning av motorn i depån och uppställning vid banan fick vi köra ut. Första varvet gick lugnt och städat till men därefter var det fullt ös som gällde. Under 15 minuter handlar det alltså om att göra en så bra varvtid som möjligt så att man får en bra placering i själva tävlingen. Jag som bara genomfört ett litet antal trackdays med likasinnade blev tämligen tagen på sängen av stundens allvar. Här samsas bilar med varierande motorstyrka, vikt, väghållning med förare med lika varierande erfarenhet och kunskap.

Framför mig fick jag hålla reda på långsammare och ibland runt snurrande ekipage och i backspeglarna hålla utkik efter och akta mig för snabbare bilar som tutade för omkörning samtidigt som det gällde att försöka välja rätt spår så att

farten skall bli så hög som möjligt. Det kändes som om varje varv var förenat med något störningsmoment. Som nybörjare tar det längre tid att bygga upp fart. Jag har kört på Kinnekulle förut och skillnaden i mina varvtider mellan förmiddagen och eftermiddagen var då 6 sekunder. Så mycket lyckades jag förbättra tiderna efter ett massivt antal varv när jag sakta men säkert kan öka farten i kurvorna, bromsa senare, välja andra spår o s v. När tiden var ute körde vi in i något som heter Parc Fermé (låst/stängd park?). Där står man sedan i 15 minuter eller så utan att få vara

i närheten av sin bil. Antar att de gör så för att man skall kunna undersöka att ekipagen följer reglementena vid behov. Efter det kan man börja pusta ut och ta sig ner till depån igen, få av kläderna och gå bort till sekretariatet och få sin dom. Hela Roadsport serien bestod av 23 bilar som körde kvalificeringen. Christer Almqvist vann kvalet på 58.896 medan undertecknad fick nöja sig med 1:02.314. Jag var ändå hyfsat nöjd då jag tidigare har klarat tider strax under minuten men då med mycket mer tid till förfogande för att bygga upp farten.

Därefter var det dags att se över bilen lite, titta på de andra kvalen samt äta lunch för



RACEFOTO

att sedan åter igen stå uppe vid banan för det riktiga racet. Jag trodde nog att pulsen skulle vara högre än den var och jag kände mig hyfsat lugn. Eftersom alla bilarna kör tillsammans (A, B och C) hade jag fler bilar bakom mig än framför mig. Samtliga klasser körde flygande start bakom safety car och av någon anledning fick vi ett extra formeringsvarv innan lamporna slocknade och vi alla var iväg. Jag lyckades köra om en snabb Roadsport B bil som hade en bättre kvaltid än jag och kunde lägga mig hack i häl med täten som bestod av Lotus/Caterham Sevens, en

Porsche och en Hult Healey. Efter några varv fick jag dock släppa täten som forsatte att öka avståndet fram till målgång. Det var en ganska trevlig period. Tomt framför och relativt tomt bakom. Efter halva sträckan (12 varv totalt) började jag komma ikapp de långsammaste bilarna och därefter följde ett antal varvningar fram till att jag gick i mål. Över till Parc Fermé där man återigen kunde pusta ut, träffa andra förare och snacka om loppet. Ner i depån och bort till sekretariatet för att hämta ut det preliminära race resultatet där det stod att läsa att jag hamnat på plats nummer 6. Christer Almqvist vann med en bästa tid på 59.902 och jag hade en bästa tid på 1:00.891 vilket jag ändå var nöjd med. Bästa tid är viktigt eftersom den bestämmer startordningen i race 2 vilket infaller dagen efter. Nu gick det att koppla av ordentligt tycker jag. Pysslade lite med bilen, kollade vätskor, att saker sitter fast ordentligt, snackade med lite folk men tittade framförallt på de andra loppen som stundtals var mycket spännande. Vädret – inte ett moln på himlen – gjorde det lätt att leva. På kvällen var jag så trött av hela anspänningen att jag somnade direkt utan annan godnattsaga än Eurovisionsschlagerfestivalen.

På söndag morgonen var det dags för träning klockan 09.00 och 09.10. Som vanligt för lite tid för mig att hinna bygga upp någon ordentlig fart. Jag fick inte bättre tider än under gårdagens kval d v s låga 1:02 tider. Därefter åkte jag ner i depån och kontrollerade bilen lite. Vätskor, däcktryck, alla skruvar fast - inget som sitter löst. De andra rapporterade också sämre tider än under gårdagen, vad nu det kan bero på. Vädret verkar vara detsamma, kanske något kallare men samma fina väder i övrigt. Jag träffade några kompisar från Sevenklubben som var där för att titta på racen. Trevligt. Vågar man hoppas på ytterligare besökare

på de nästkommande racen? Vågar man hoppas på att fler klubbmedlemmar tar steget full ut och deltar?

Klockan 13.00 var det så dags för helgens sista race. Jag startade som nummer 6 efter min tid under racet från lördagen. Precis som förra dagen hände egentligen inget odramatiskt. En upprepning kan man säga. Jag hängde på elitgänget framme hyggligt tills de byggt upp fart då jag fick släppa efter ett par varv. De hade tydligen en riktigt rolig fight där framme som jag fick höra om efteråt. Något enstaka varv kan jag få hyggliga varvtider men gänget där framme presterar det varv efter varv. Var egentligen ohotad bakifrån också så det blev ånyo ett rätt fritt race. Efter Parc Fermé återstod egentligen bara packning och hemkörning för mig. Jag kunde visserligen ha stannat kvar och bevakat prisutdelningen men kände att jag hade fått nog av racing för den här helgen. 45 mil kvarstår att avverka innan man är hemma för att last ur grejorna. Tyvärr missade jag F1 i Monte Carlo men fick hålla koll via webben i mobiltelefonen under hemresan. Verkade vara ett spännande lopp minsann.

Nästa vecka bär det av till Mantorp och då är jag inte debutant längre, men sannerligen fortfarande relativt sett som ett barn, om än några dagar äldre och några staplande steg mer erfaren än före helgen.

Nästa race tar jag dem!

