

Erfaringer fra en nybegynder

Jeg tænkte, at jeg vil dele mine oplevelser og erfaringer fra min første sæson i Historisk Formel i håb om at kaste lidt lys over, hvad det er, man som ny kører går ind til.

Jeg havde i flere år være tilskuer til motorrace af forskellig slags, og gik og drømte om selv en dag at komme ud at køre.

Jeg kørte lidt trackdays, men det gav ikke det rigtige kick, og det var hårdt for bilen. Jo bedre den blev til banekørsel, jo dårligere blev den på landevejen. Så jeg besluttede mig for at banekørslen skulle foregå i en bil specifikt til det, men hvilken slags skulle det være? Den skulle både passe til mit beskedne budget, men måtte også gerne kunne følge nogenlunde med i feltet. Jeg kunne godt lide stemningen til de historiske løb, og overvejede biler som en Morris Mini eller en MG Midget. Men efter at have talt med nogle kørere fra forskellige klasser, virkede en formelbil som det rigtige valg. Jeg så, at der var flere fordele, for da sådan én jo er bygget til at køre race fra start af, så skulle den ikke bygges om, og den var mere holdbar, og så kørte den jo som en "rigtig" racerbil. Det er også meget begrænset, hvad man må modificere på en formelbil, så det holder omkostningerne nede og holdbarheden oppe. Valget faldt på en Formel 2000 bil, da jeg syntes at de så godt ud med vinger og slicks, og så kørte de jo hurtigt. Den bil jeg købte havde ikke kørt i nogle sæsoner, men var klar til første træning efter at have fået renoveret bremsen og skiftet væsker, remme og pakninger. Alt i alt var det jo ikke så galt endda, og til og med er det meste jo let at komme til på sådan en.



Man behøver ikke det store setup, for at komme ud at køre.

Inden jeg skulle køre i den første gang, var jeg meget spændt på, hvordan den ville føles at køre, og om jeg havde taget munden for fuld. Men den var overraskende let at køre, det svære er bare at køre hurtigt nok, for man kan bremse så sent og køre så hurtigt i svingene, at det lige tager noget tid at rekalibrere sanserne.

Til første løb havde jeg lånt en trailer, og fyldt bagagerummet på min kones bil med værktøj, benzin, men heldigvis, skulle det vise sig, også med gaffatape og lidt aluminiumsplade. Tidtagningen gik godt, og jeg

skulle starte 3'er, godt hjulpet af at vi kun var tre vingebiler. Da starten gik, så tænkte jeg, at nu skulle jeg bare hænge på de andre og se hvordan det gik. Det gik også fint de første to sving, men så gik der slinger i den i det tredje sving, og jeg endte i gruset med et lille kys til dækbarrieren. Her kunne jeg så stå og bande af mig selv, og se de andre køre heatet færdigt, mens min frontvinge mindede mere om en sommerhat end noget fra en racerbil.

Jeg troede nu, at min weekend var forbi, og var godt sur på mig selv, for at tro at jeg bare kunne følge med de store drenge til første løb. Men tilbage i pitten kom nogle af de andre forbi og sagde, at det var da ingen ting, og jeg bare skulle se at få den skilt ad, så skulle vi nok få den fikset. Så i løbet af aftenen fik jeg hjælp af folk jeg aldrig havde mødt før, og vi fik rettet vingen ud og flikket fronten sammen igen med lidt alu-plade, popnitter og gaffatape, og ikke mindst tømt bilen for grus og småsten. Tak igen. Dagen efter lykkedes det mig så at tabe både lyd-potten og remhjulet til vandpumpen, men igen fik jeg nogle gode råd og kom ud at køre igen. Jeg var helt smadret da jeg kørte hjem søndag aften, men det havde været en fed weekend, der bestemt gav lyst til mere.

De næste løb tog jeg det lidt mere forsigtigt og byggede langsomt farten op, og ikke mindst blev på den sorte stribe. Da sæsonen var ovre, havde jeg kørt fire løb, fået en lille pokal takket være andres uheld, men også lært nogle gode mennesker at kende. Når man som jeg er alene afsted til løb, så er det rart at der altid er nogen som giver en hånd med traileren eller teltet, nogen man kan spise aftensmad med og ikke mindst at dele "røverhistorier" med.

Lidt om det praktiske og om økonomien. Man kan få sådan en formelbil for cirka 100.000 til 175.000kr afhængig af stand og model. Et sæt dæk koster ca. 7.500kr og holder ca. en sæson, eller to i mit tilfælde, og det gør bremseklodserne også. Motoren får olie og filter samt en ventiljustering en gang om året, og ellers skulle den kunne holde mange år mellem renoveringer. Til et løb bruger jeg max. 40 liter benzin; det er jo næsten rent økonomiløb. Så for motorsport at være, så er driftsomkostningerne beskedne. Jeg regner med 5.000 kr. for en løbsweekend og med i det er løbsgebyr, transportudgifter, brændstof og afskrivning på dæk og reservedele.

Man behøver ikke at købe det fulde pitudstyr fra start af. Jeg startede med en lånt trailer og en presenning over bilen og sov i telt på banen. Det er fedt at sove på banen, så kan man få alle historierne med om aftenen, og der er ikke noget bedre end stemningen om morgenen, når solen står op og pitten langsomt vågner til spændt forventning om dagens race.



Teltene sættes sammen i pitten, det er hyggeligt og man kan bedre hjælpe hinanden.

Der er ikke nødvendigt at være mekaniker for at holde bilen kørende, det er nok med lidt mekanisk flair til de fleste vedligehold mellem løbene. Jeg efterspænder diverse bolte så som hjul- og motorophæng, udlufter bremses, tjekker væsker og skifter gearinger. Det sidste kunne man nok godt udelade med den rette spredning af gearinger, men jeg syntes at det er rigtig raceragtigt, og nu tager det kun en lille times tid.

Alt i alt kan jeg kun anbefale at springe ud i det, og formelklassen er bestemt et godt sted at starte, bilen kører som en rigtig racerbil, er relativ økonomisk, det er nogle flinke og hjælpsomme folk som kører i klassen, og så går det stærkt!



Der gives gode råd i teltet mellem løbene. Der er fra et til 40 års erfaring samlet i teltet.



Starten til Historisk Grand Prix på Jyllandsringen, med mere end 20 biler til start. Foto Anni Hansen.

Jannik Sadolin, februar 2017.