

Trondheim Januar 2013

Tiden er kommet for oppsummering av DHI CUP igjen. Tok litt tid før jeg fikk avsluttet reisebrevet denne gangen, men som for mine kval og finaler, så er det samme regel «det er bedre sent enn aldri» å komme i mål.

Sist (og første gang jeg deltok) dro jeg alene nedover, uten å vite hva jeg gikk til. Om forventningene ikke helt slo inn, så ble det likevel så positivt at å ikke reise på nytt var utelukket – derfor ble det bare å booke seg inn og forberede seg bedre.

For å kunne dele på gleden og forhåpentligvis rekruttere fler, solgte jeg inn DHI tungt i egen klubb hjemme.

Klubben?

TRCBK, Trondheim RC Bil Klubb, en liten men ikke ubetydelig samling rc bil interesserte mennesker sånn omtrent mitt på det Norske kartet.

For de som ser på Discovery Channel, tenk dere serien om Moonshiners, og fjern destilleriene og gi de en radio og bil, så er du nært nok sannheten, Jeg tror faktisk filmen piknik med Døden ble tatt opp i elva utenfor innebanelokalet vårt...

Trøndere er ikke alltid de enkleste å overtale, det er muligens lettere å dressere Moskuser til å apportere enn å få en traust trønder til spontant å tenne på en idè. Gav meg ikke og sakte men sikkert ble spiren sådd, og flokken omvendt.

Det endte med at vi ble fler, fikk solgt inn turen som en positiv opplevelse og en berikelse for den enkeltes r/c kunnskap og ikke minst læring. Hele 7 stykker lot seg overtale til å bli med, Danmark skulle hærtas på godt og vondt, med stål i ben og armer, overmot i brystet, og selvfølgelig vettet i pannen trygt plassert hjemme.

TRCBK har fra før satt spor etter seg, det er sikkert noen unge piker i Oslo som sent glemmer oss...

Kort oppsummert en historisk begivenhet:

«Stopp på By the Way på Ryen i Oslo, og et snodig system for tildeling av mat, man bestiller i en kasse – får en lapp, og leverer lappen i en annen kasse, som lager og utlevere maten.

«En» skulle ha Premiumberger UTEN ost, uten tilbehør men MED pommes Frites,

«En annen» skulle ha Premiumberger som den var, men besilte ikke pommes frites.

Jeg skulle ha Premuimburger med alt og MED pommes Frites.

Bildet over disken viste for ordens skyld burger med røsti poteter, dog UTEN ost og UTEN pommes frites...

«En annen» fikk Burger, og tok pommes frites som ble satt på disken (han ikke hadde bestilt)

«En» fikk burger MED ost og uten tilbehør, og UTEN pommes frites som han hadde bestilt!

Jeg fikk frossen burger MED alt og pommes frites

«En annen» spiste «En» sin pommes frites, noe «En» mente var dama bak kassen sin skyld, «En annen» trodde røsti var pommes frites, dama bak kassen stod på at «En» hadde fått sin pommes frites og kunne ikke lastes for at «En annen» hadde spiste den opp. Ingen av oss så noe til røstipotetene som var avbildet, og dama bak kassen gikk lei diskusjonene (som var høylytte på litt nasal trøndersk) og laget ny pommes frites til «En»

Siden denne gjengen nå skal leie felles bil og kjøre sammen, ser jeg lett for meg en situasjon på en eller annen bensinstasjon på veien der en stakkars Dansk dame får dette følget i fanget..

De som skal nedover denne gangen er:

Ole «capt`n Slow» Morten Finnset

Morten «Messi» Finnset

John Are «Rubber Duck» Drivvold

Are «Kjeks» Belsaas

Tommy Jenssen «Birken» Indrefløy

Joakim Waale «Sparky» Løken

Finn «Fast» Aasen



Se så vennlige og samstemte denne gjengen er. Samhold og forventningene formelig lyser av dem...

I tillegg blir Inga med som sponsor, hjelpepleier og muntrasjonsråd, noe jeg ser for meg blir en helt nødvendig rolle i denne gjengen...

Det er med stor spenning dagene telles ned for avreise. På vår lokale innebane ble det testkjørt og knukket bærearmer bare for å lære seg å skru og sette opp.. Vel, det virket o det minste sånn, men i etterpåklokskap er det bare normale kjørekvelder..

Forhåpningene vedrørende egen innsats og plassering på endelig resultatliste er noe større denne gangen, ikke minst skyldes det faktum at jeg nå har anskaffet redskap som er egnet for formålet. Bilen jeg nå har med er XRAY T3`12, og selv om min tidligere erfaring fra kjøring med

touringbil er svært begrenset, gav denne bilen en helt annen opplevelse enn tidligere benyttet Corally RDX, som ikke var spesielt godt egnet av årsaker som er listet opp i tidligere rapport.

Nå er det også endringer i reglene for motor og ESC oppsett, noe som burde borge for økte muligheter til å krype litt oppover listene, om man gjør hjemmeleksene og er forberedt.

Under trening hjemme i romjulen, ble oppsettet for DHI testet. 13,5T LRP Stock motor med -10 i timing (factory setting), LRP Stock Spec ESC i blinky mode kombinert med nyinnkjøpte ORCA 6500mah pakker.

Første test ble bilen satt opp snilt med lav FDR, noe som var uddramatisk å kjøre, høye rundetider og svært lite varme i noe. Så ble det justert opp litt på piniong størrelse, det gav mer fart men også mer varme, nå luktet det faktisk «varmt» av bilen og tempgun viste 92.8 grader på motoren. Siden samme bil skal benyttes i 2 separate klasser i Danmark, hhv Stock og Modified for å få mest mulig kjøretrening, ble det testet med litt boost på ESC, just for the fun of it. 3 – 0 – 3 – 3 ble knakket inn og nå gikk det unna, ny banerek på TRCBK banen på Nordset ble resultatet, men det kostet for plutselig gikk bilen saktere og saktere til den stoppet, og nå stinket det av bilen. Motoren ble så varm at timing inserten smeltet fast og roteren ble avmagnetisert, men alt er ofret på «the altar of speed» så det er akseptabelt, de selger heldigvis nye på banen i Danmark.

Siden dette med touring er en smule nytt for meg, det ble ikke kjørt noe touring etter DHI 2012 og frem til for noen uker siden. Corallyen ble solgt og jobb fikk pri 1 en periode.

Etter at XRAY T3`12 kom i hus og ble bygget, ble fokuset satt på oppsett. Søkte på XRAY sidene og lastet ned Alexander Hagbergs oppsett fra DHI CUP 2012 og bygget bilen pinlig nøyaktig etter samme spesifikasjoner.

Funker det for Hagberg, så kan vel ikke jeg annet enn å satse på samme oppsett og håpe det funker for meg også.

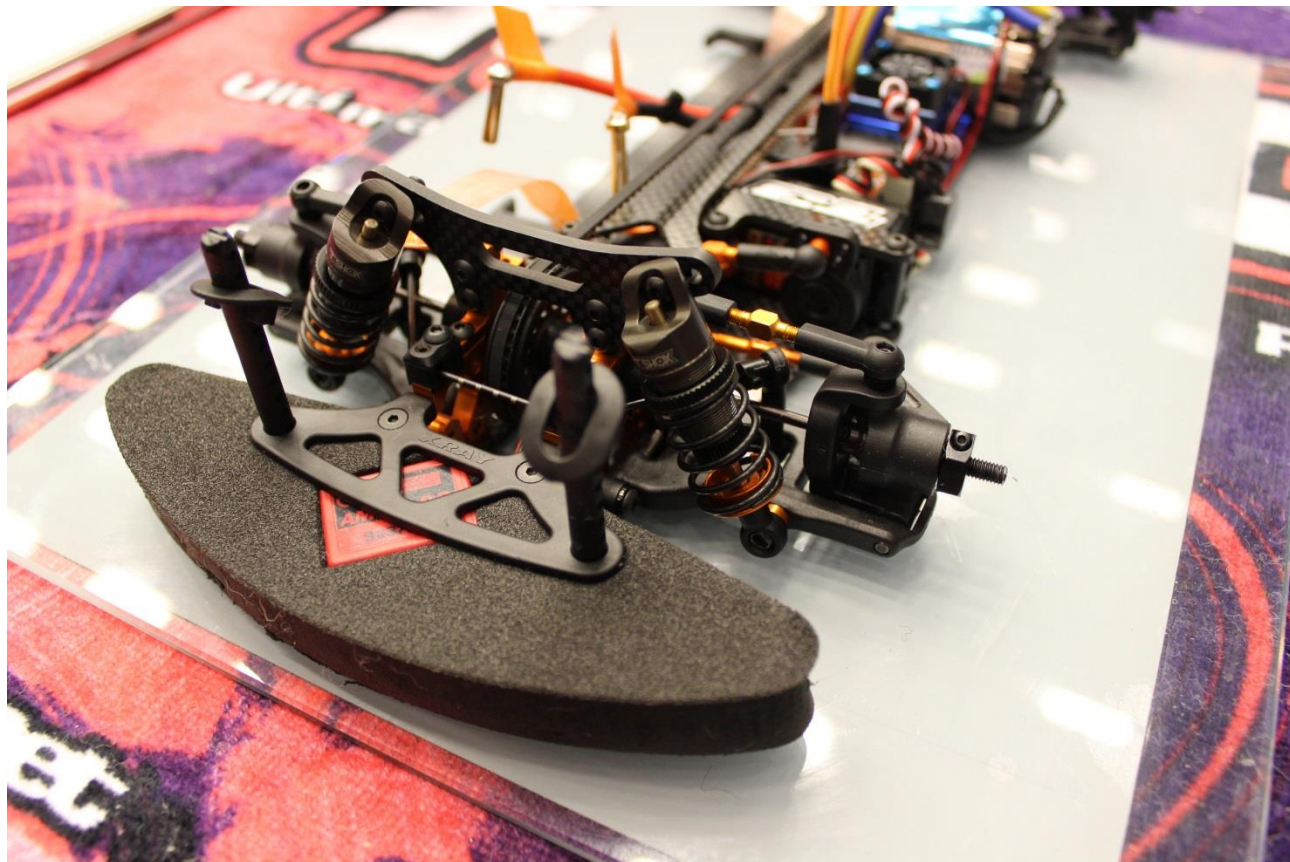
Som sist så var det noen ambisjoner som lå i bakgrunnen før avreise

- 1) Beste Trønder
- 2) Klatre på listene i forhold til 2012

Takket være svært god service fra Antrade så var det nok deler, nye T-Shox dempere fra AME bygget med tips fra Andreas Myrberg.

Det som ble endret på bilen fra originalt var:

- ESC 52mm drivaksler bak
- ESC 50mm drivaksler fremme
- Alu styrearmmer
- Single Point servofeste
- 1000cst olje i diffen
- T-Shox dempere fra AME
- Og så klart, alt av Orange ALU som var mulig å oppdrive til bilen, »much bling makes fast«



Skulle ikke stå på utstyret denne gangen. Det har det for så vidt aldri gjort, ambisjonene er uansett alltid høyere enn evnene... merkelig.

Rakk første tidstrening, men som deltager i aller første heat på helt nytt teppe var det glatt og lite å hente på annet enn å lære seg layouten, det som i utgangspunktet så ut som en trang og vanskelig bane, var i realiteten enkel og rytmisk med god flyt (syns nå jeg da).

På grunn av manglende grep ble det lite å hente i oppsettslæring, men bilen fungerte og alt var vel.



En ny og ubesudlet bane, med for meg ett vanskelig punkt, og det var «sneglehuset» rett over hodet til de to som står ved banen i forkant på bildet. Der hadde jeg gjentatte ganger litt problemer med å treffe rent. Svingen ble suksessivt trangere og trangere, så det gjaldt å time det hele rett.

Irritasjonen over å ikke få det til ble ikke noe mindre når jeg i et forsøk på å lære, kikket på Adrian og co, og det så ubesværet enkelt ut for dem...



Med en bil, og to klasser med eksakt samme oppsett, fryktet jeg at Mod ville bli vanskelig siden langsiden kan bli en utfordring med undermotorisert utstyr. For de som har sett Mod bilene i aksjon, forstår nok skepsisen min, for de som ikke har sett det anbefaler jeg på det sterkeste å ta en tur på neste løp i Norge og se på.

Det er litt «Now I see him, now I don't» i motsetning til SuperStock som er full gass ut på langsiden og så å å å v e e e e n t e r v i p å a t langsiden skal ta slutt....



Uten at verken jeg, eller noen av de andre som var tilstede skjønte bæret, så hadde jeg plutselig banerekorden! En i utgangspunktet uoppnåelig tid da jeg kjørte 13,5T og definitivt ikke hadde lagt slike som Adrian, Ronald eller Hagberg bak meg uansett motorstørrelse...

Moro lell for en stakket stund, de fjernet den dagen etterpå. ☹



Inga var entusiastisk tilskuer og levete seg inn i alle mine fremganger....

Det hele begynte å flyte bra, bilen var god å kjøre og med null mulighet til å time verken motor eller ESC, så var det kun utveksling og kjøretil som ble utgjørende for resultatet.

Bilen ble som nevnt satt opp med DHI 2012 oppsett til Hagberg, og layouten på årets bane var ikke så veldig annerledes ble det stående som utgangspunkt.

Det eneste jeg slet med var at den var glatt bak, dvs når jeg gikk av gassen og svingte inn satt den, men ved pådrag ut av svingen kom bakenden driftende og det ble litt mye Solberg over kjøringa.

Alle 4 demperne var AME T-shox med 350cst olje, 2,5lb fjærer fremme og 2,6lb fjærer bak. Etter litt tips fra «de som kan det», så ble det byttet til 400cst olje bak pluss en noe justering av måten jeg kjørte på, så satt det bedre.

Utrolig moro at bilen er forutsigbar, enkel å kjøre og ikke lever sitt eget liv utpå der. Men fortsatt er det vanskelig å time gass, brems og sving for å holde farten best mulig.

Treningene ble interessante og svært lærerike, det viste at å kjøre Stock på så stor bane ikke er så «kjedelig» som man skulle frykte, da det handler om rytme, flyt og timing. Ikke var det helsvart å kjøre Stock oppsett i Mod heller, for det er egentlig kun på langsiden de har et soleklart overtak, og det å meste en bil med mye punch der det er litt trangere, er ikke så enkelt og jeg hang godt med (og kjørte fra) enkelte selv med mindre fyr i brakka.

Full av optimisme og glød var lørdagen og kvalene dagen der det skulle gjøres godt, riktig og etter boka...

Det begynte med at jeg ødela settskruen i piniongen, den ble rund og npkkelen spant uten å gjøre annet enn å runde ytterligere.

Dette innebar at jeg ikke fikk byttet piniong, noe som såklart plutselig ble veldig viktig å få gjort! Alt avhang av å få byttet denne pinjongen, helgen gikk i vasken om den ikke ble byttet, fortvilelse og mainnsjit...



Stress og svett og alt av planer gikk i vasken.

Jæ%& skrue og f%&%& møkkaverktøy!

Fikk låne dremel og kappeskive av Fredrik, men for å komme til, måtte bilens øvre etasje demonteres og tilkomst for inngrep skapes.

Ut med skruer og diverse, av med stripset som holdt ledningene og blottlegge piniongen.

Med tunga i rett munn og stø hånd fikk jeg slipt vekk skruen og godset rund, det kostet en piniong men jeg berget akslingen.

Ok, piniong av og det uten for mye skader på akslingen, ny piniong montert – største jeg har på 34t for å se om det er mulig å få mer fart på bilen. Endte med FDR på 4,36 som i utgangspunktet høres tungt ut, men skitt la gå.

Siden min ESC står med ryggen inn i bilen, kommer ledningene til batteriet ut «motsatt» av kontaktpunktene på batteriet.

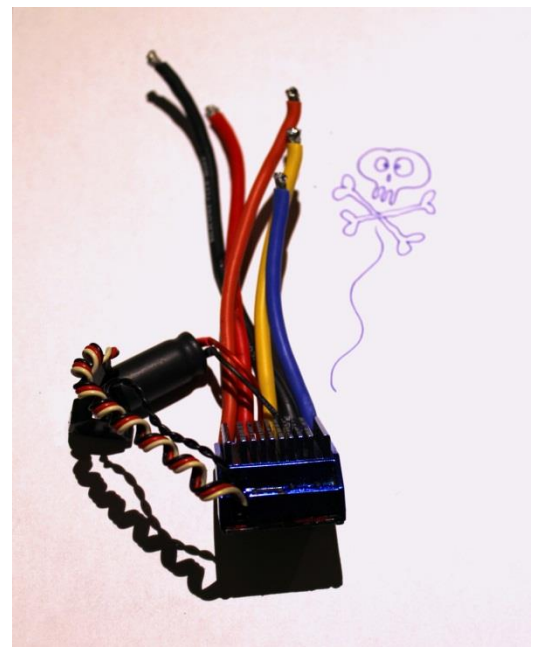
Ole engasjerte seg intenst i mitt problem.

I viraken rundt piniong prosjektet, fikk jeg et øyeblikks brainfade som resulterte i at + ble –, svart ble rødt, og opp steg en liten søyle av dyr røyk...

Jeg fikk brannsrår, nevnte ESC gikk opp i røyk, Ole fikk seg en god latter og de andre rundt meg nok et ankepunkt på meg...

«Øøøhh Finn, veit du itj fårskjæll på pluss å minus du da sjøh! Høhhøhø..»

Sur ja...



Heldigvis hadde jeg en reserve med, LRP TC Spec som var kjøpt inn for å prøve meg i Mod hjemme etter DHI. Flaks, ellers hadde det vær sluttkjørt og tidenens stang ut allerede..

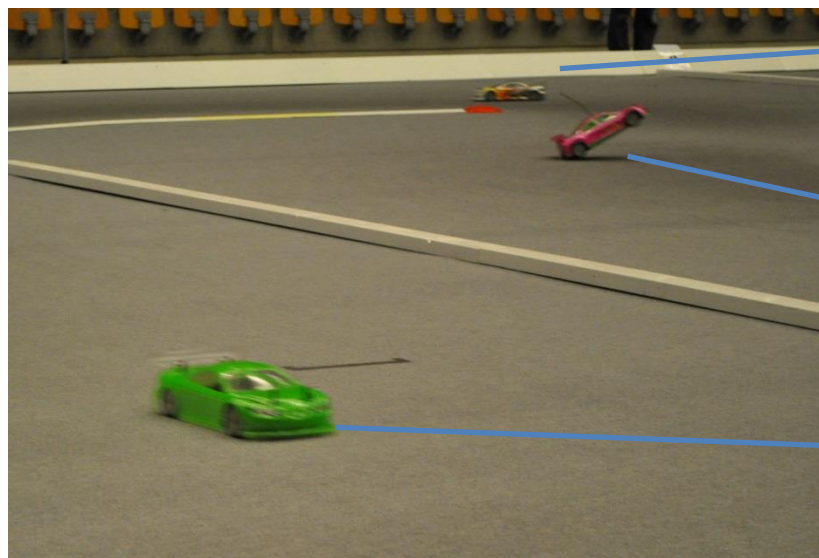
Lite lukter så dyrt som svidd elektronikk, har penger lukt – så må det være den liflige lukten av brente kretskort innblandet litt pekefinger.

Ett mikrosekunds uoppmerksomhet, og poooff en drøss lapper forsvant kjappere enn regjeringens tomme løfter. Om vann i alle bassengene.

I år, som i fjor var vi så heldige å havne i selskap med Fredrik og Per Gunnar, hyggelige bekjentskaper som for min del ble redningen da Fredrik hadde Dremel tilgjengelig.



Per Gunnar, er alltid irriterende nok, litt raskere enn meg... håper på revansje neste år.



Finn

Morten drar på
bakhjulet..

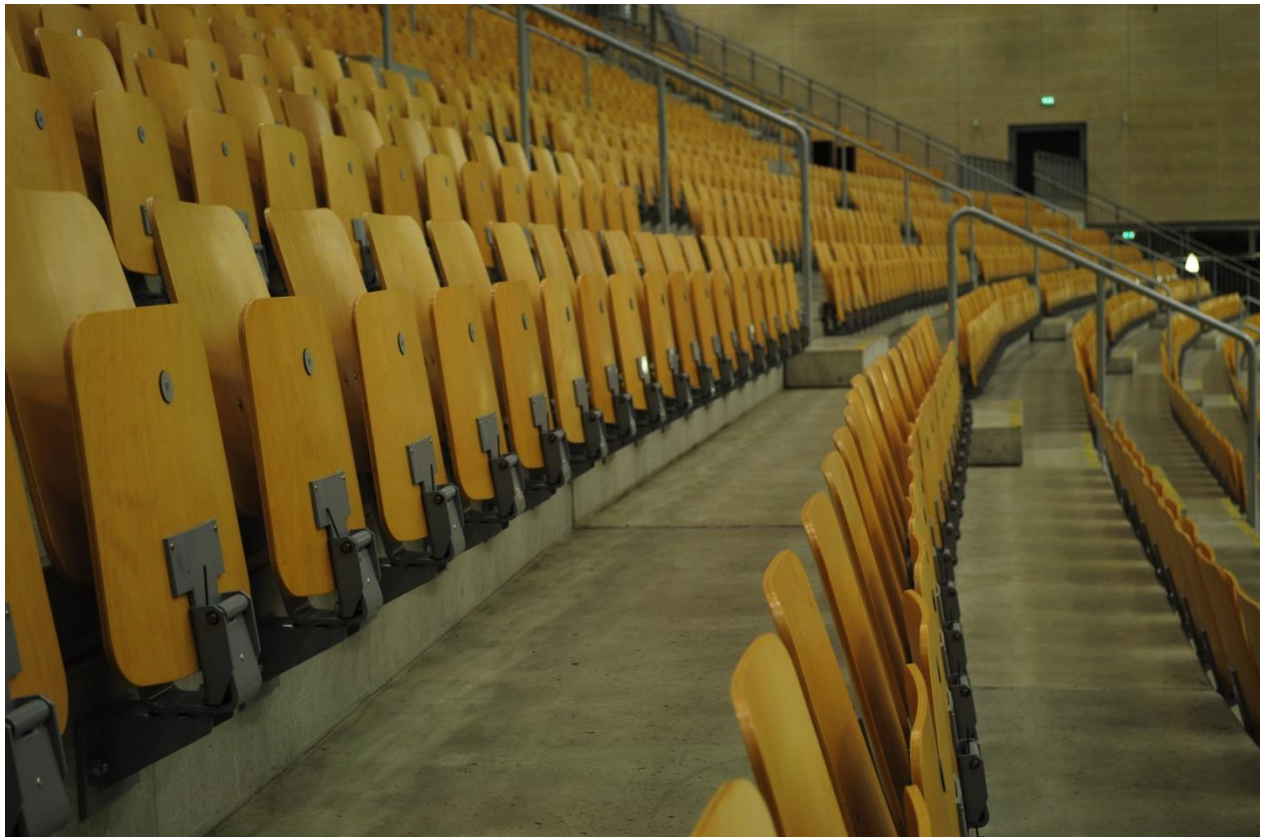
Per Gunnar



Fredrik er ikke bare litt raskere, han er i en annen divisjon, men - siktet er innstilt, i 2014 er du toast... ☺

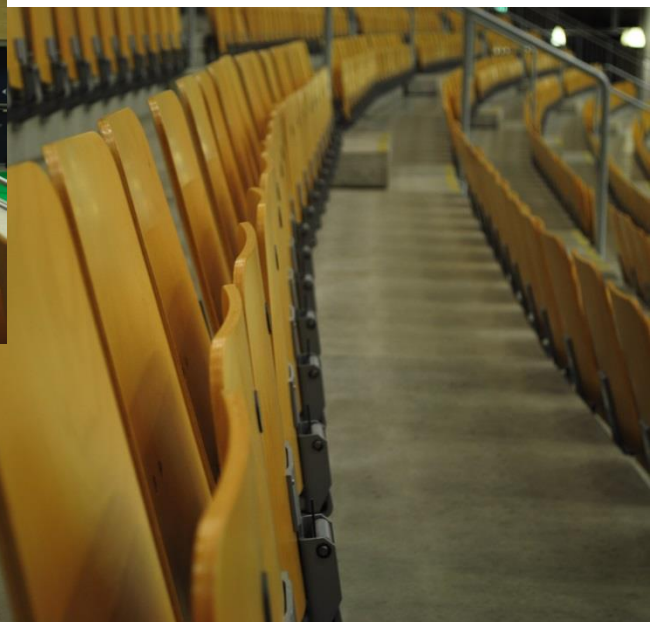
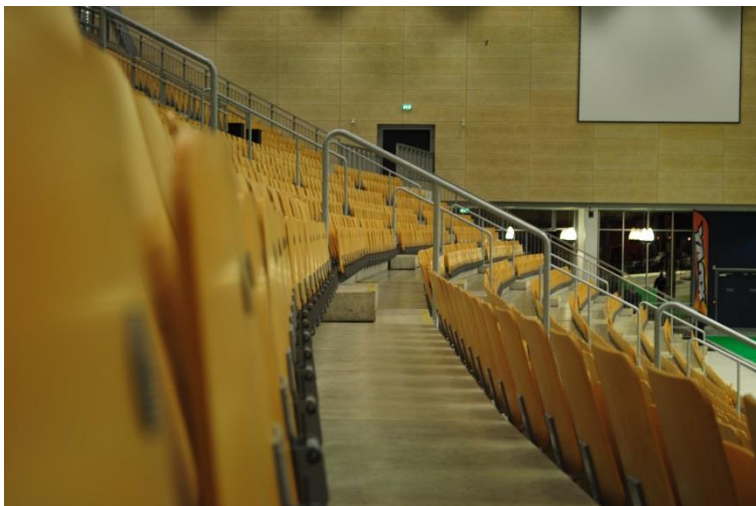
Håper disse to finner veien nedover i 2014 også, jeg skal ta skalpen til Per Gunnar og kanskje se om det nytter å henge seg på Fredrik, får se om jeg kanskje kliner til med mer motor...

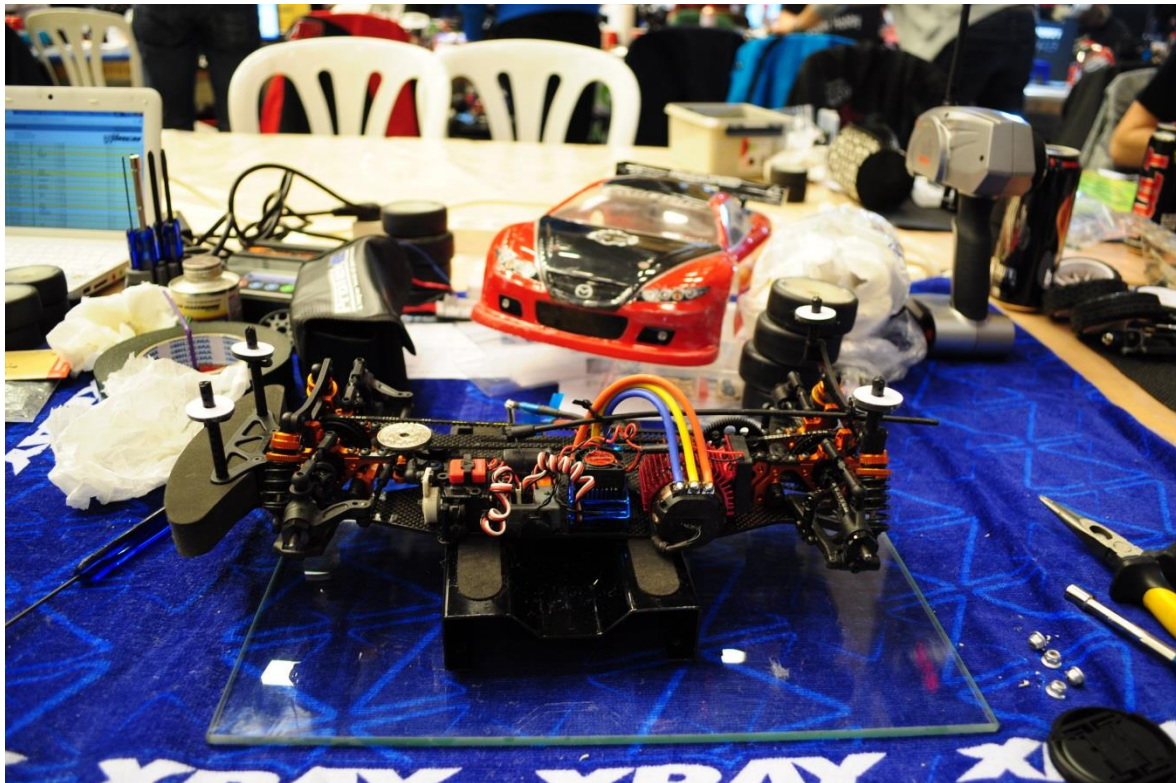




Tommy liker stoler, spesielt tomme klappstoler og de som kan slå sammen fascinerer tydeligvis Er vel savnet etter tribunene på Røkkeløkka som vekker minner. Tomme seter og null poeng...

Heia RBK ☺





Tommy`s bil krever en femmer for å fungere, eneste bilen på DHI med myntinnkast. Legg merke til antenna, den ligge rfor mindre drag og bedre fart.

Personlig mistenker jeg vekta de brukte i teknisk for å ha varierende humør, for min bil veide aldri det samme – til tross for at den var klin lik hver gang jeg var innom. At Tommy måtte legge på en femmer er jo noe pussig, da vi har samme bil og burde ha samme vekt..

Ellers, de i teknisk er hyggelige og hjelpsomme, det er aldri sure miner eller negative kommentarer – og de står der fra 0700 til langt på kveld, tre dager i strekk.

Cred til arrangøren!

Fine kjekse



Hmmmm... om jeg legger på en Dansk femmer til, då gjenge de nok snøggare.. enten det eller så har han spana inn pokaldama og øverste trinnet på pallen.





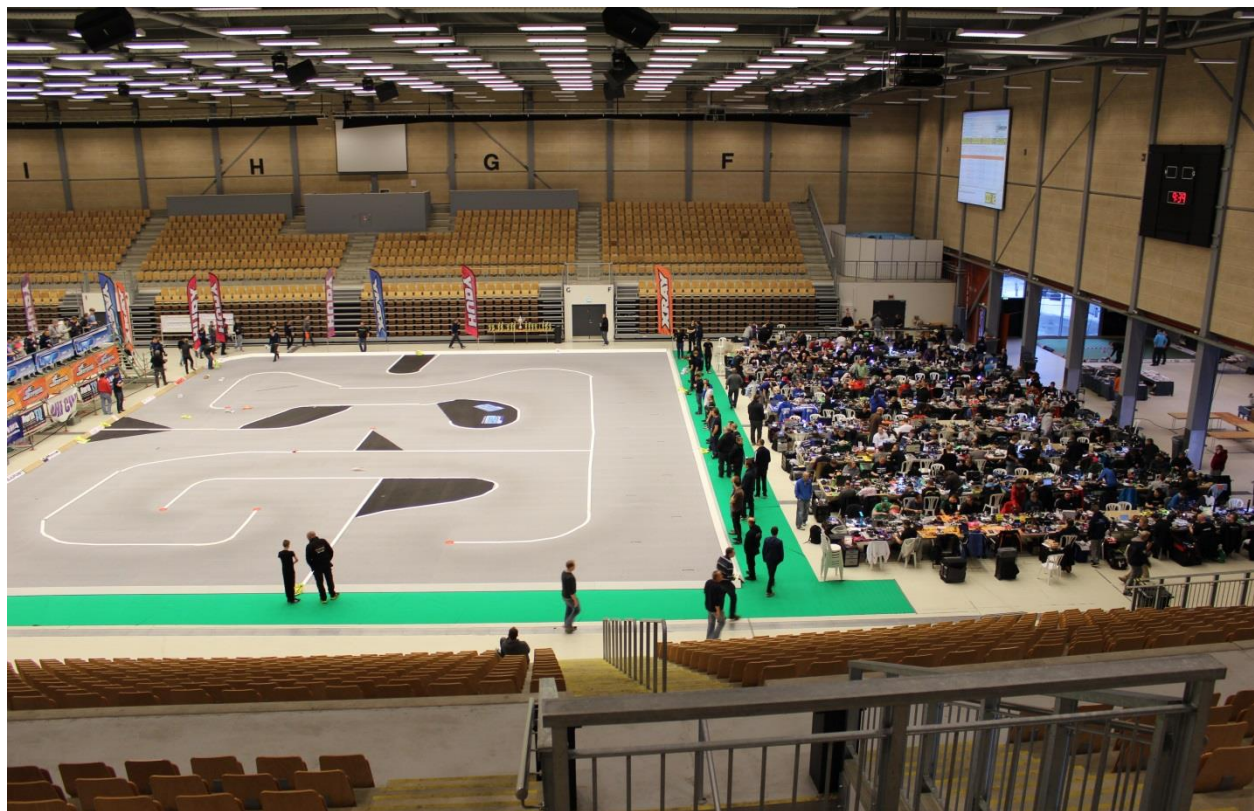
Inga kunne nesten ikke beherske seg når det tilspisset seg i kvalene, eller når røyken steg dyr og illeluktende opp av min ESC...



Husker ikke antallet deltagere, men TRCBK var tidlig ute og fikk kapret bordet nærmest bildet. En stor fordel da det blir lite trengsel og trafikk, og kort vei til kiosken, dassen og banen – dvs alle primærbehov dekket.

Godt lys, god temperatur og god mat under hele arrangementet, gjør det hele til en ganske behagelig reise. Og når hotellet ligger 50 steg unna banen er jo alt så bra det kan bli.

Ser allerede frem til neste år, lærekurven har vært bratt og morsom. Har under årets løp kjørt NC og NM løp hjemme, fått masse hjelp og tips fra Roger, Petter, Adrian og Trygve Berntsen, så det bør bli en liten fremgang om jeg henger med i svingene selv.



Det er en bra avstand mellom kjøreplattformen og langsiden. Bra for meg som er langsynt 😊

Å kjøre på så stor bane med så lange avstander, sliter jeg med å lære meg – det er så langt mellom svingene og tar såpass lang tid for bilen å «komme frem» og bilen blir litt liten utpå der.

Brukte hele fredagen på å venne meg til rytmen i banen, og bortsett fra det sneglehuset – var banen suverent morsom å kjøre på.



Buggyfolket benytter samme kjøreplattform, og jeg tar av meg hatten for de som er speaker og tidtakere, holde orden på tider, klasser og snakke for alle hele dagen – man, det er innsats som krever en stø hånd og orden i sakene.

Speakeren ble bare hesere og hesere, men holdt koken. A Finale nr 3 var kampen om øverste trinn på pallen mellom Adrian og Völker (sjekk youtube) og spenningen var stor på slutten, do or die manøver av Völker i siste sving holdt på å ta seieren, men Adrian vant med minst mulige margin, at han holder hodet så kaldt når speaker øser seg opp så voldsomt, og publikum nesten står i stolene – er utrolig imponerende.

Selv sliter jeg om jeg hører navnet mitt uansett plassering eller finale, men det er vel derfor Adrian får største pokalen og jeg må lete nederst på side 5 i resultatlista...

Skjønt, jeg har nok like mye glede av det som han 😊



Når buggyfolket skal gjør opp ild, benyttes Dremel og snudd bil, tør jeg foreslå lighther? Om det blir for teknisk avansert kan alltids fyrstikker prøves som et fullgodt alternativ...



Are slo meg sammenlagt, til tross for at hjulene støtt og stadig datt av bilen.

Rask når redskapen henger sammen, og flink til å skru fort. Vi kjørte samme kval, og oppe på platformen ser jeg Are komme i lett jogg fra teknisk med bilen, sette bilen på banen, jogge opp trappen og ta plass ved siden av meg. Han kjører inn i første sving, og bilen går til vestre og ett forhjul ruller ut til høyre.

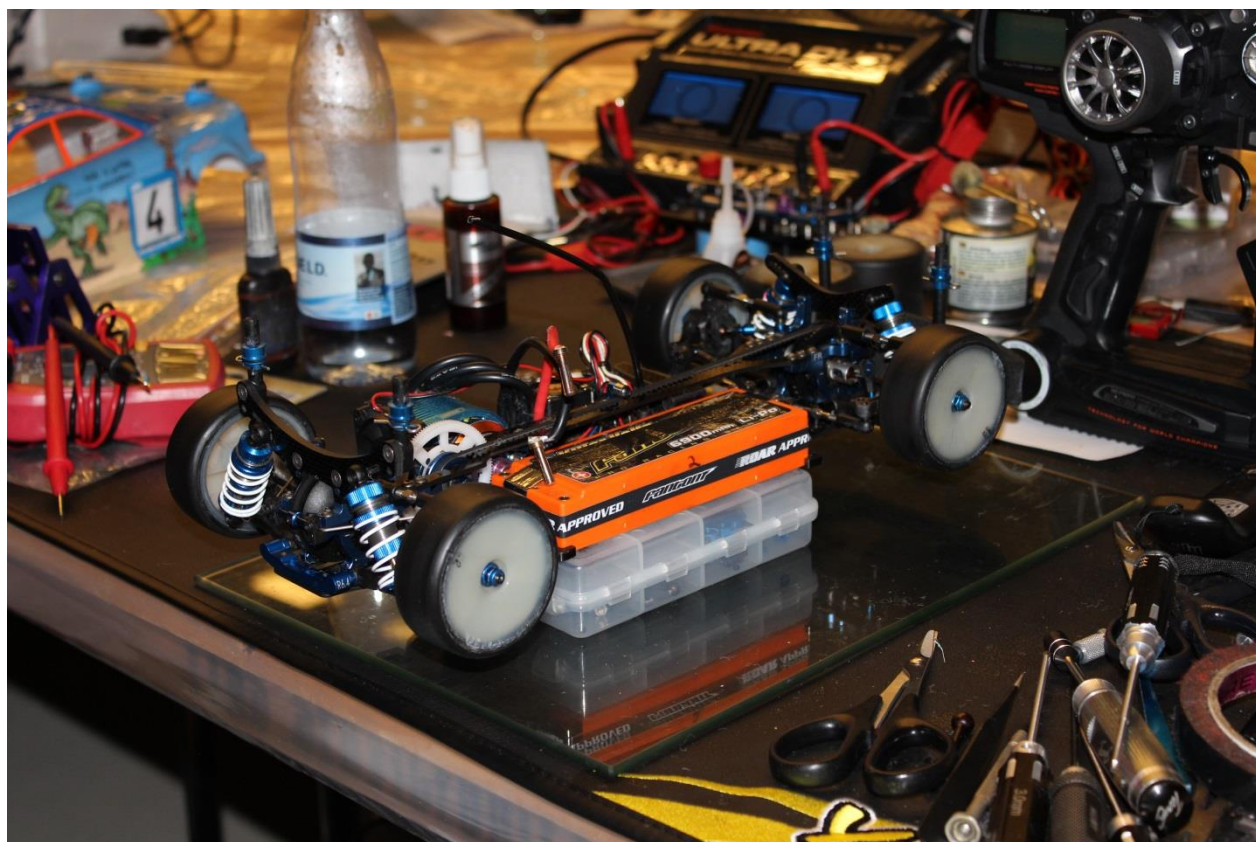
Alt er som det skal med andre ord...

Han rakk starten, og kvalet bedre enn meg.... ☹



Jeg «traff» med lakkeringen, og som speakeren sa «you paint better than you drive mr Asen»

Fikk profilert meg i Oople med lakkeringen min og karosseriet til Joakim, litt artig å bli lagt merke til – får se om jeg gidder å legge så mye arbeid i det til neste DHI, det går hardt utover karosseriene å overlade og overkjøre...



Joakim Waale kjører YOKOMO og er som vanlig, i en klasse for seg selv. Kanskje ikke helt på topp i listene, men så er vel treningsgrunnlaget ikke det beste når vi kjører på knøttliten bane hjemme, og top 10 kjører ETS og har litt mer grunnlag.

Hadde det vært mer tid og Trondheim ikke ligget så langt unna resten av verden, kunne nok fler i klubben hatt godt av å kjøre løp på større baner for å hente erfaringer, det å komme rett fra vår innebane og ned til DHI er som å lære å kjøre på nytt.

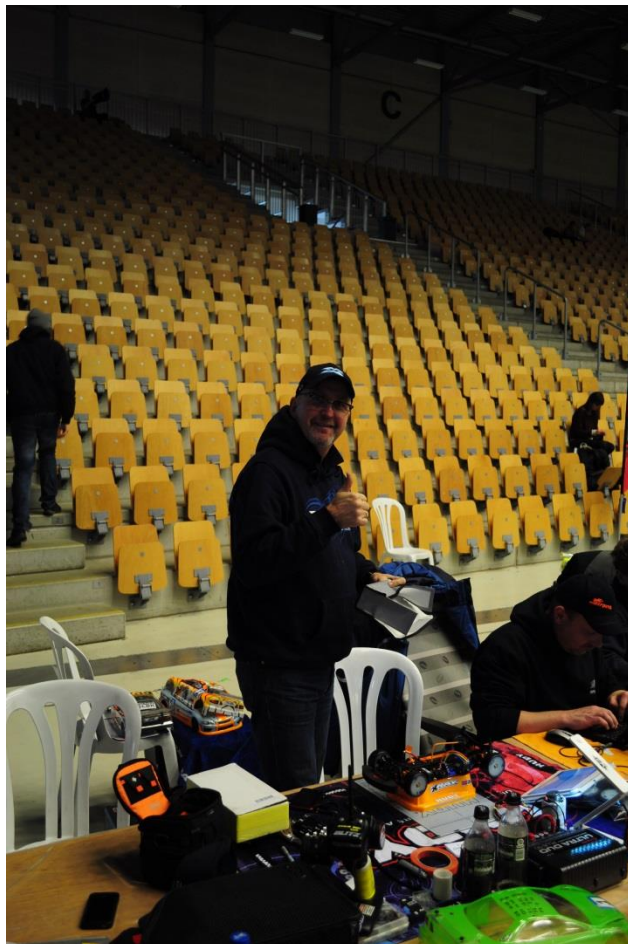


Hele Team XRAY med Adrian og vandrepokalen. Bare å bøye seg i respekt og beundring, jeg er 30 år for gammel og 2 lysår for treg.

Spille ringen rolle, like artig lell, for jeg kan kun bli bedre, der sliter vel Adrian litt som allerede er best..☺



Finset – Aasen pallen, klart det knives internt og skal markeres på alle måter.



Sees i 2014!

Finn ☺