

Faxe Kalk Sprint 19. september 2010 hos SM v/Kim Bach Sørensen

Så fik vi også vores debut i Faxe Kalkbrud... et løb man som klubrallykører hører ekstremt meget om gennem tiden, da det er ret unikt.

Løbet er først og fremmest for en meget stor dels vedkommende på løst underlag - det er som bekendt ikke det vi ser mest af i Danmark, så det gør løbet specielt.

Den anden del er at løbet er et rigtigt gør-det-selv-løb. Sjællænderne skal møde tidligt om morgenen, og hjælpe til med opstillingen af prøven, lige som der skal hjælpes til med nedtagningen. Til gengæld får man dette meget specielle og unikke løb - og endda til en ret lav pris.

Vi har ikke meget at sammenligne med, men med 5 km. pr. omgang til et rallysprint, mange niveauforskelle (og det var stejle op- og nedkørsler) og ikke mindst det løse underlag, så har det været meget spændende for os.

Efter resultatet til Schackenborg grusrally i Tønder var vi lidt skuffede - der skulle have været mere fart. Men til Faxe var vi klar og tændte. Der spekuleres meget i dækvalg i Faxe Kalk, og diskussionerne er uendelige... kalken kan visse steder være stenhård - faktisk som beton, og ca. 1/3 af prøven er asfalt alligevel... på den anden side: er det det mindste vådt, så bliver kalken som brun sæbe at køre på, og grusdæk er væsentligt mere fornuftige - måske?

Vi havde til dagen medslæbt både 6 grusdæk og 6 semi-slicks - men mente nok at det blev grusdækkene der skulle satses på. Rapporter fra pålidelige kilder talte om at deres Golf gjorde det bedst på noget grusdueligt, og i betragtning af den mængde regn der var faldet i en lang periode op til løbet, så gik vores tanker i retning af grusdæk.

En spadseretur i serviceområdet afslørede da også at stort set alle på nær 2-3 biler var på noget andet end slicks. De fleste på deciderede grusdæk, og nogle enkelte på vinterdæk og andet for-hånden-værende med mere mønster end (semi)slicks.

Til gennemkørslen stod det også ret hurtigt klart at underlaget var relativt blødt de fleste steder. Prøven bød endda på et ret spektakulært "water splash" - en temmeligt dyb stor vandpyt som man havde god tilløb til. Faremomentet var så at der på hver side af den vej som pytten var på, befandt sig en større sø, som angiveligt ret hurtigt, blev ret dybe... altså: lige på igennem splashet - ikke noget med at sejle til siden.

Vi fik kun lov at køre to omgange gennem prøven, så arbejdet med noterne skulle være grundigt første gang, og primært en kontrol anden gang - den skulle sidde der!

Til første heat var vi i rigeligt god tid til starten. Vi havde troet at der blev sendt afsted med kortere mellemrum, men da man kun tog tid på 4 af gangen, så blev det lidt mere trægt end forventet. Samtidig havde man til syneladende ekstra problemer lige i begyndelsen, så vi fik holdt længe i kø. Da vi så endeligt skal starte når vi kun ca. 1/5 ind på prøven førend at heatet stoppes. En Escort har været på vej i det våde element og står uhensigtsmæssigt, så der dømmes omstart. Fint nok - 4 biler kører op til omstart, og så holder vi jo så der igen - med os som de sidste...

Endeligt bliver det vores tur til at starte, og vi er klar og tændte... men pludseligt gør starteren klar til at vi godt kan slukke motoren. Hvad nu?

Vi hører meldinger om at en Peugeot 206 er crashet... grundigt... som i rullet rundt på taget og det hele, der er folk der skal køres ud osv. så heatet er endnu en gang stoppet.

Det bliver så også overstået og vi bliver endeligt startet og hu-vej hvor det går... indtil vi når svinget inden splashet... så går bilen bare ud...

Der er lys i alle lamper, motorstyring og det hele - så hvad nu? Det lugter grangiveligt af et tændingsproblem og vi har da før oplevet et tændkabel der hopper af - kunne det være det?

Med hjælp fra officials bliver vi skubbet af vejen, og op ryger klappen. Ganske rigtigt har tårnkablet forladt tændspolen - men hvad værre er så sidder selve stikket ikke på kablet. Det ligger dog inde i spolen, så det kan tages af - og med værktøjet i bagagerummet får vi rent faktisk lavet bilen inde på prøven i løbet af kort tid. Det er dog for lang tid til at afværge en max tid, men vi får da endeligt kørt heatet færdigt.

Nu har vi jo så ca. det værste mulige udgangspunkt overhovedet, men hvad, løbet tæller ikke rigtigt til noget - vi er der for at have det sjovt og blive mere fortrolige med gruset.

Til andet heat kommer der mere blæs på, og vi holder en 6:52.94-tid - det rækker til 12. bedst i 2. heat - ikke så tovligt. Hvad der er mere vigtigt er at vi kommer i mål med de bredeste smil i historien. En højre 5 i venstre 4-kombination ud på asfalten nede i skoven bliver forceret med perfekt 4-hjulsdrift.... de grusdæk står ikke fantastisk godt fast på asfalt, men er meget tilgivende på grænsen... :-).

Vinduesviskeren i førersiden er dog ikke så glad - den sidder ude ved sidespejlet som følge af at den blev aktiveret med 120-130 km/t. Det var vel at mærke mens vi endnu manglede en tur gennem splashet, og der var 2-3 km. rundt på prøven inden vi nåede til splashet - og derfor masser af tid til at bekymre sig om hvorvidt man nu ville kunne se noget ud af forruden anden gang vi skulle igennem. I denne retning lå splashet ret tidligt på prøven... det viste sig imidlertid at være overkommeligt at skue gennem dråberne på ruden, og til service var fejlen nemt rettet.

Nu har vi virkeligt blod på tanden, men banen skal vendes til 3. og 4. heat. Så vi skal køre noter igen - og så skal vi vænne os til det hele en gang til. Sådan er sprint jo tit...

Vi kører til 3. heat med godt med spænding, og kører ud og giver godt med gas. Vi bevæger os bl.a. ned mod en chikane på grusstykket med ca. 160 km/t inden nedbremsning, så der er pænt med fart på.

Vi har så meget fart på at vi den sidste ca. halve omgang ligger bag en Volvo 240, som vi har indhentet ret nemt. Vi kører mere eller mindre med hornet i bund, men har ikke held til at få ham til at give plads, hvilket er lidt frustrerende. I mål bliver vi så stillet spørgsmålet om "det gik godt?". Øh - ja ikke helt mener vi jo nok - der kom noget svensk jern i vejen, men sådan er livet jo af og til. Officials kendskab til denne hændelse er imidlertid ikke årsagen til spørgsmålet - det er derimod at noget er gået galt med tidsmåling på os - så om vi ikke vil køre en tur til? Joeee... vi var faktisk klar, men bilen stod med hamrende varm vand og olie, så hvis vi lige kunne vente et par minutter, så var vi sådan set klar.

Efter et hvil til bilen kører vi til start på 3. heat igen, og er mere end almindeligt klar. Her kører vi også så klart en febertid - 6:59.47 er 8. bedst i heat 3 - ikke helt tovligt. Vi har i den grad kørt hvad remmer og tøj kunne holde - så meget at håndbremsekablet er halvvejs revet fra hinanden, og ikke mindst er vi punkterede på højre baghjul... på siden af dækket - og uden at vi har mærket det mindste til det - Golf'en har bare fået prygl...

Dækskifte skulle der til, og håndbremsekablet får en gang strips for at holde sig ude af det værste - og så er vi ellers klar til 4. heat.

Her kører vi stadig grundigt til synes vi, og endnu mere skralæns et par af stederne. En Citroen Visa er imidlertid gået i stå efter splashet på vores sidste omgang, og officials vinker om agtpågivenhed. Det sænker os imidlertid ikke ret meget, for de holder fint inde i siden, så vi kører bare på og i mål. En bil før os får en omstart, men vi vurderer at det ikke rigtigt har betydet noget for vores tid, så vi lader den tælle.

Om Visa'en har betydet noget, eller om det er fordi vi får to forsøg til 3. heat er jo svært at spå om, men tiden til 4. heat er lidt langsommere - 07:02.80 mere præcist. Det rækker faktisk kun til 14. bedst i et heat hvor flere har bevæget sig ned i 6-minutters tider, med 6:30.40 som den bedste, sat Mick Fraas.

Slutresultatet - udover en masse morskab og en sindssygt sumpet bil - er en 13. plads generelt, og 6. i klassen. Lidt "skrivebords-ræs" siger at hvis og hvis, og måske og så videre, så havde vi kigget på 8-9. pladsen hvis vi ikke havde haft udfaldet i første heat. Det havde dog bl.a. også forudsat at Kasper Schønberg var udgået som det blev tilfældet i den virkelige verden. Han havde nemlig fine tider i løbet af dagen. For ikke at tale om Johannes Fraas der desværre kun nåede et enkelt heat inden at motoren krængede sit inderste ud.

Uanset hvad så er vi dog meget tilfredse med dagen - den var lærerig, sjov og spændende.

Tak til Stevns for et super arrangement - det er ikke sidste gang vi har kørt det!

Tak til Marianne Sverbæk for fotos på denne side.