

Av Max Nyman
(text och foto)

Förra sommaren fick Norden celebrert besök av ett gäng utländska entusiaster. Nedan följer en berättelse om hur det var och hur det gick berättad av Max Nyman - som följde med på en del av den totalt 3800 km långa touren.

Utanför Silja Lines största färja filmade TV4:ns nyheter Nigel Marstons Se7en som brände gummi för fullt. Övriga 17 bilar var lika spända över uppvisningen som över faktum att fyra bilar inklusive färjebiljetterna fortfarande irrade på andra sidan av Stockholm. Det var endast några minuter till fartygets avgång och inte helt självklart att kaptenen skulle vänta på några eftersläntrare

Ulf Lång, som var en av dom svenskar som anslöt sej gruppen i Stockholm, gjorde sitt yttersta genom att telefonledes lotsa karavanen tillrätta från Viking terminalen till Värtahamnen.

Vi var alltså fyra bilar från Sverige som hade anslutit oss till Scandi2000 som nu var på väg till Finland. Ulf med sin Sylva Phoenix, Andreas Näslund med sin Se7en, Fredrick Törning med sin Rush och Max Nyman med sin Caterham. Vi betraktade oss som rookies efter



som dom flesta andra redan hade prövat på JJ99, en tour till Irland året innan. Stärkta av förra årets erfarenheter hade gruppen nu siktat sej in på dom folktomma nordiska vägarna och racingbanorna.

Gänget var en sammanhopning av obotliga entusiaster med passion för olika typer av Se7en bilar - mestadels Caterham - och som funnit varandra via The Se7ens Mailing List. Nu hade man satt upp en web-site om touren <http://www.inter-pares.org/scandi2000/> som således hade fångat även vårt intresse. Dom flesta engelsmän men även folk från Scotland, Irland, Norge, Finland och Polen fanns med. Vissa var racingförare och vi andra wannabees med varierande erfarenheter.

Morgonen efter var bilarna uppställda i Brunnsparken i Helsingfors med specialstillsånd från Polisen. Allt hade ordnat sej. Dom förlora-



Sponsring

de vargarna hade genom Uffes utmärkta instruktioner satt ett nytt hastighetsrekord mellan Stadsgården och Värtan och plockade upp färjan med fyra minuters marginal. Nu klistrades det sponsoardekal, finska TV:ns racingprogram Ruutulippu (Checker Flag) filmade och intervjuade. Gruppen hade fått tillskott av fyra mycket fina finska Se7en och var nu mäktiga 25 bilar plus en Land Rover - vår Support Vehicle. Alla fick även mobiltelefoner med fria samtal för att hålla kontakt med varandra. Vissa blev riktigt flinka på att skicka SMS meddelanden i 140+ knyck Vi var



Ankomsten i Göteborg, bara Sevens så långt ögat nådde...



Terränggående support kan vara bra



Några av bilarna samlade i Brunnsparken i Helsingfors

klädda i Battery Energy drink jackor, T-Skirt och kepsar och undrade över var dessa allehanda sponsrade drycker kunde placeras.

Första bandagen

Ahvenisto <http://www.f1-forum.net/rata-sm/radat/ahvenisto.shtml> låg en dryg timmes bilväg från Helsingfors. En lokal läcker Lotus Cortina körde några uppvisningsvarv på banan och därefter var slingan vår. Den var kuperad, hade några doserade kurvor, gick i en åtta och innehöll bland annat en 90 gradare på ett backkrön som kittlade i pannbenet och prövade hårt på greppet i

däcken. Huvudrakan hade en svag böj i mitten som skulle visa sin giftighet senare.

Andrew "Vinnie" Barriskell - som var huvudorganisatör, och bor i Finland - var vänlig nog att visa oss runt på banan samt delade med sej sina racingerfarenheter. Rolig och svår var dom allmänna kommentarerna. Fyra dagar i Finland på tre olika banor gjorde att vi försökte spara oss i början men ju mer tiden led desto mer pressades bilarna. Dagen löpte lyckligtvis väl och inga allvarliga missöden kunde registreras. Big Phil i sin Westie skrämde

dock livet av dom flesta med en fullfarts 360 gradare på huvudrakan. Lyckligtvis uteblev räckskrallet och vi andra blev på detta sätt varse i tid om lösgruset i den svaga böjen på rakan.

Om första dagen hade varit kanon, började andra dagen om möjligt ännu bättre. Ett välkommet glädjebesked att även hotellnotan var upplockad av våra finska Batterysponsorer. Självt utförde jag dock några extra morgonövningar eftersom ena bakdäcket hade hoppat ur fälgen under gårdagens banövningar. Detta som en kombination av för smala däck på för breda fälgar med för lite lufttryck.

250 breda däck på 15" fälgar är sannerligen inte hyllvara på Konsummen som Andreas Näslund sade - Finland är ju rallylandet, så ska man leta så är detta bästa stället. Och mycket riktigt. Första däckfirman gav napp. Den vänliga ägaren erinrade sej om några slicks från Rallye Monte Carlo. Ortens lokalstjärna hade nött dessa gummin för tio år sedan på dom franska alperna och mot en facil hundring hade jag nu en rallyslicks i dom rätta dimensionerna.

Vinnie tillsammans med sin finska hustru hade kört hela den drygt 1000 km långa rutten på den finska sidan i förväg och gjort utmärkta vägnoter. Bara att gasa och följa dom detaljerade beskrivningarna. Bensinmackar, verkstäder och andra nödvändigheter såsom hastighetsövervakningskameror (jo det finns såna mitt inne i skogen) fanns beskrivet in i minsta detalj. SMS meddelanden blinkade även dom till ibland från dom glada vännerna som delade med sej info och sitt glädjerus.

Bensinmackar

Trettioliterstank med sisådär fungerande bensinmätare gjorde att vi ofta fick anledning att stanna för tankning. Dessutom fungerade inte dom svenska Shellkorterna utan PIN-kod (som naturligtvis hade fallit i glömska) så det var enklare att plocka upp OK-kompatibla mackar



Depån på Alastaro Motorstadion



En bil säger mer än tusen ord, eller?

istället. Stoppen var dock välkomna och man blev lika förvånad varje gång av dom tekniskt kunniga lokala beundrarna. Var och varannan verkade ha minst en racepreparerad Hillman imp eller Mini Cooper i garaget och frågade ivrigt efter hästkrafter i bilarna och våra varvtider på banorna. inte undra på att det dyker upp nya racingstjärnor ur detta land.

Motopark Raceway Virtasalmi

Nästa stopp var Motopark Raceway <http://www.srra.fi/motopark/rata.html> som ligger i mitten av nowhere vilket passade oss utmärkt. Förutom

förarna hade många av oss passage-rare med oss som villigt ställde upp som funktionärer, flaggviftare och fotografer. På Motopark fanns även en backrön med dold pex där vi placerade en flaggvakt. Huvudrakan tillät maxvarv och den efterföljande böjen i nedförsbacke krävde rätt avvägning för bästa resultat. Dagens torra väder byttes till några häftiga åskskurar som gjorde banan ilsket hal. Dom våghalsiga visade oss andra hur man bemästrar även detta underlag.

En blöt femmilare

Vi var den lokala krögarens enda gäster den dagen (också?). Dagen

hade krävt sin man och den finsk-spanska Paellan slukades till sista riskorn varefter huvudtruppen började styra mot Pori i hållande regn. Andreas behövde byta hjullager så vi fick bra anledning att inte rusa in i regnet. Dom flesta Engelsmän hade ju full weather gear vilket var helt främmande för oss. Dom svar-ta molnen verkade vara överallt men vi höll oss torra dom första 23 milen medan dom sista fem blev blötare än någonsin. Regnet, som öste ner i den mörka natten, var ett av sommarens värsta och svallvågen från mötande lastbilar gjorde att jag började planera för större dräneringshål i sittbrunnen.

Alastaro Motorstadion

Hotellets inomhusgarage hade torkat det mesta av blötan och Alastaro Motorstadion <http://www.alastaro.fi/moottorirata/> visade sej vara en trevlig bekantskap med fin dragstrip. Återigen hade vi banan för oss själva hela dagen. Även under den ljusa kvällen fick vi tillgång till banan genom att turas om med en hojåkare. Det började dock glesna i leden på banan eftersom en och annan i truppen behövde ägna sin bil mera uppmärksamhet. Dom ljusa kvällarna kompenserade dock bra även detta. Den ena av dom totalt två Diablo som existerar i Finland dök upp i depån vid sena kvällskvisten men tyvärr fick vi inte tillfälle att mäta våra krafter mot denne.

Kul på Hjul och utan

Vägen till Nådendal erbjöd två alternativ - en rakaste spåret och en alternativrutt längs kustens slingriga vägar. Det behöver väl inte sägas vilket alternativ alla tog. En god lunch i Presidentens sommarstad Nådendal var näst sista anhalten i Finland samt slutstationen för under-tecknad. Familjen hade tagit sej över till den finska sidan och till dealen hörde nu några semesterdagar med familjebilen.

Truppen fortsatte till bilmuseum i Åbo som hade specialöppet enbart för detta och där pressen återigen gjorde ett reportage. Museipersona-



Mad Max Nyman här med codriver Fredrick Törning på Alastaro

len tillät t.o.m dom långväga gästerna att sätta sej i rariteterna. Ett museum väl värt ett besök enligt deltagarna.

Kinne kulle var sista anhalten före färjan tillbaka till England. En bana som låg sist i programmet och således lät hornen växa. Videokamerorna kunde dokumentera flera spin än tidigare och tyvärr även ett besök i raket, dock inte värre än att den egna maskinen tillsammans med silvertejp kunde linka hem bilen.

Att sammanfatta en höjdartur går bäst genom att konstatera att engelsmännen redan planerar för Euro2001 för fulla muggar. Italien, Alperna och Frankrike och eventuellt Tyskland blir resmål under kommande sommar. Även Californien för 2002 har fått sina första planer. Vill du följa diskussionerna eller delta i reseplaneringen kan du anmäla dej på mailinglistan Euro2001 på <http://www.se7ens.net/cgi-bin/majordomo>

Boka även Sweden2001 i din kalender - Preliminärt 14 och 15 Juni . Touren går till Linköpings Motorstadion <http://www.lms.se/> och Gelleråsen <http://www.gtr.se/geller.html>. För anmälan kontakta Max Nyman (mnyman@cisco.com / 0707-331333), mer info i nästa nummer av Mailet.

Stort tack till Max för denna artikel.
Visst blir man sugen på Sweden2001 nästa sommar...

Red

För kallt för att köra Seven ?

För lite att göra?
Trött på att mecka?
Skriv en artikel istället och
skicka in den till Mailet

Av Steve Foster, Surrey, UK

Abingdon track day 28th July.

Great morning at Abingdon. Dry, slicks working really well. Very nice circuit this. I had 3, 25 minute sessions.

Worried a Fireblade engined special on slicks all the way round for lap after lap but he would not let me by. Elise's, Strikers, supercharged V8 Westies all got blown away and yielded...sorry guys and gals! The V8 Westies have to brake about twice as easy as I do! My Sigma bike computer maxed out at 107.2 mph on the straight.

During the week the wear on some of the threads on my wheel studs and nuts was worrying me. I replaced a couple on the front offside that were worst. Didn't dare to tighten them to more than 55-60lbft and 7 mailing list wisdom deemed this reasonable. This was a mistake as you will read later!

Afternoon session was INTERESTING!!!!!! I felt even quicker. Worried the Fireblade enough to let me by this time. Who dropped a hammer on the circuit and why do you carry a hammer on track? I managed to avoid that difficulty. Others problems were to follow very shortly!

In the chicane before the long straight I noticed a slight vibration that wasn't there before. I slowed to 60 mph and then wallop THE NEARSIDE FRONT WHEEL came off and shot off in to the distance. SO, there's me with 3 wheels on me wagon maneuvering to the side of the track slowing and controlling the car. Came to rest & jumped out. I had a chat with the nearest marshal...young chap...We exchanged "that was a first for both of us" pleasantries and then I walked off to recover the errant wheel. As the NS front of the car FELL DOWN earthwards the wheel bent up the cycle wing stay up and out but the fibre glassed on wing remained on the wing unshat-

tered. Caterham quality eh! I Bent that backish. More help arrived. We collected my jack and torque wrench etc from the pits. Lifted the car onto the jack. Put the wheel back on using nuts borrowed from the other wheels and tootled to the pits. All under waved yellows and a Range Rover covering us.

Amazingly the underside of the car was undamaged! Only the disc had taken a little scraping! A little flat spot was 'ground' (pun intended) into it. On with the HPC wheels. Mega trouble since one of the studs on the OSR hub decided to spin on me! Thanks Nigel for your sensible and not so sensible suggestions as to how to fix this (I hope I wasn't too irate but it's not everyday you pilot a 3 wheeled car is it!). Thanks Darren for taking me slicks home and lending me two of your nuts. If I had needed the AA for some reason on the way home (like another errant wheel) they might have been suspicious and been rather questioning.

So, drove slowly home waiting for another wheel to fall off (max 60 mph, I can handle that speed with only 3 wheels you know) with 2 wheels on 3 nuts and the NSF studs worst for wear. New nuts, studs and hubs to order from Caterham tomorrow!

So 55 or even 60 lbft is not enough on the track on slicks and change your dodgy studs and nuts before you loose hem. I guess the extra heat off the big brakes and slicks makes for more expansion and contraction problems too. Keep your nuts safe and sound! BE WARNED.

/Steve, Slick shod Yellow HPC that never got overtaken or worried by anything at Abingdon until me nuts came loose.

