

Rustløsning i Elvedalen

Elvedalen Gokartsenter i Snertingdal er eiet av KNA motorsport og ligger en kort kjøretur fra Gjøvik. Gokartsenteret tilbyr gokart og banekjøring til daglig, men i fjor våres fikk også en gjeng motorsyklister fra klubber i Mjøsområdet en gyllen mulighet til å prøve sine ferdigheter på banen.

■ Tekst og foto: Fredrik Øyen

Med sine korte langsider og ekstremt skarpe svinger, er Elvedalen langt fra noe superrask Indy 500 bane. På Elvedalen er det svingteknikk som gjelder. Etter mange måneder i dvale, ble dette en fin mulighet for smårustne og litt stive motorsyklister å komme tilbake i gjenge. Honnør går til arrangør og fremmøtte motorsyklister som var med på å gjøre opplegget både hyggelig og lærerikt.

Undertegnende hadde aldri før vært med på kjøretrening på bane og var mildt sagt spent og smånervøs før avreise. Et tidligere besøk på Rudskogen som tilskuer og vitne til flere ulykker, hadde ført til at lysten på banekjøring ikke var særlig stor. Jeg så likevel tilbudet om banekjøring som en mulighet til og ta et skritt videre fra øvelseskjøringen jeg hadde drevet med på kjøregården til vegvesenet etter stengetid.

Da jeg fikk tatt banen på Elvedalen med de meget skarpe svingene i nærmere øyesyn, så angret jeg nesten på at jeg hadde møtt opp. Redselen tok et skikkelig tak i meg. Likevel, frykten for å stå frem som en pingle var enda større, så jeg valgte å hoppe i det. Jeg hadde regnet med at treningen ville bli dominert av erfarne Carl Fogarty-typer på store Ducati sykler som ønsket å gjøre kort prosess med nybegynnere som meg så fort som mulig, men der tok jeg feil. Det var få ildrøde doninger å se. De fleste var helt vanlige motorsyklister som kom på vanlige sykler. I alt 25 motorsyklister møtte opp, og det med en fin blanding av crossere, R sykler, eventyrere, boxere, tourere og en ganske så unik Yamaha MT-03. Gjennomsnittsfarten min på banen kunne ikke ha vært mer enn rundt 30 kilometer i timen. På et par av langsidenes følte det som om at jeg var oppe i 60. I begynnelsen



Klar, ferdig, gå – finalen er snart i gang.

valgte jeg nærmest å rulle rundt svingene i gangfart. Etter hvert syntes jeg det gikk bedre, og mot slutten så følte jeg meg mye jevnere og mykere og klarte til og med å begynne å slappe av en smule. Det gjaldt ikke å fokusere for mye på de som var mye proffere enn meg selv. Det viktigste for meg var å trene på svinger for å bli en bedre sjåfør. Jeg fulgte godt med i speilene slik at jeg visste hva som skjedde bak meg til enhver tid. Jeg innrømmer at jeg ble forbikjørt til stadighet, men uten at det gjorde noe som helst.

Etter flere runder ble jeg en smule ør. Heldigvis stod vi fritt til å kjøre inn og ut av banen når vi ønsket. Man blir faktisk sliten av å kjøre runde etter runde i full konsentrasjon på denne måten. Etter en stund var det pause i kjøringen og pølsejappa ved banen ble åpnet. Det smakte utrolig godt med pølser, kaffe og cola. Skravla gikk løst og fast mellom deltakerne, mesteparten rundt MC og MC-kjøring. Etter pausen ble det annonsert at vi skulle kappkjøre. Min første tanke var at dette måtte jo være frivillig slik at jeg ikke trengte å tenke mer på det. Men etter hvert som flere og flere begynte å posisjonere seg til start, ble det veldig tydelig at jeg ikke kom

til å kjøre. Igjen ble frykten for å stå frem som en pingle større enn frykten for et eventuelt kræs, slik at jeg bestemte meg for å stille til start i 3. pulje. Jeg kjørte bort til startstreken og stilte meg opp ved siden av folk som alle så ut til å ha vært ute en vinter natt før. Det kriblet litt i magen, men etter å ha analysert situasjonen fant jeg at risikoen var minimal så lenge man bruker hodet, øyesyn og gassen på en fornuftig måte.

Rett før start fikk vi beskjed om at det ikke var lov å bruke bremses. Alle som brukte bremsene ville bli disket omgående. Den første puljen startet meget raskt, og førstemann inn i den krappe venstresvingen dro til på bremsen og ble diskvalifisert. Det ble mange diskvalifiseringer, men for de fleste gikk det bra uten store uhell. Enkelte girkasjer fikk da brukt seg litt ekstra. Jeg kjørte som jeg gjør i trafikken, forholdsvis defensivt. Jeg la meg sist fra start, men fikk en grei plassering i puljen da flere ble diskvalifisert for bremsing. Jeg hadde det artig, og latteren hang rimelig løst inne i hjelmen. Det er mye rart som oppstår når mange motorsyklister kniver om å komme forrest frem på en såpass kompakt og utfordrende bane som denne.

Det ble den yngre garde som gikk av med de tre første plassene i konkurransen, noe som var meget populært blant de fremmøtte. For å unngå forgubbing innen MC-miljøene i Norge, er det viktig å overbevise de yngre om at motorsykelkjøring er både spennende og utfordrende og at det ikke behøver å være så dyrt som markedsførere gjør det til. "Gjennomsnittsalderen på norske motorsyklister øker med et år for hvert år som går" har det blitt sagt. Kanskje mer kappkjøring som dette er løsningen?

Etter rundt tre timer ved senteret var vi tilbake i trafikken igjen. Jeg prøvde å praktisere det jeg hadde lært på banen: hold blikket opp, se langt fremover og kjør mykt og jevnt uten å ty til bremsene før hver sving. Jeg følte at dette ga et mer forutsigbart kjøreset som helt sikkert vil øke sikkerheten både for meg selv og andre rundt meg på veien.

Etter treningsøkten på Elvedalen har jeg blitt overbevist om at man kan trene seg opp til å bli en bedre og sikrere motorsyklist, så lenge man kjører etter forholdene og holder seg til fastsatte fartsgrenser.



Kveldstrening på Elvedalen gokartsenter.



Med en fot i bakken skal svingene forseres.