

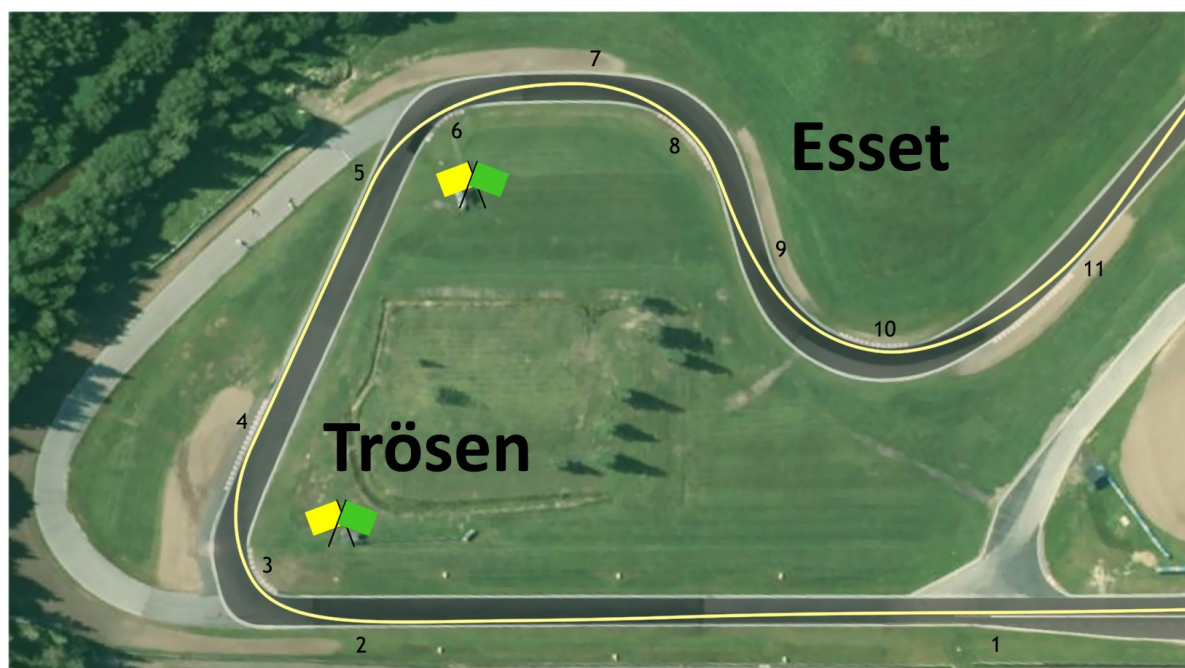


Gelleråsen

Trösen

I slutet på den långa rakan är det ganska ojämn asfalt där man bromsar hårt från hög fart. Så ligg inte dikt an mot vänsterkanten utan se till att ha lite marginal till kanten om bilen lever om lite över ojämnheterna. Om du missar inbromsningen så styr bara rakt fram, där finns en behändig nödväg kvar från en tidigare sträckning av banan. Om du använder den så följ bara asfalten framåt tills den leder upp på banan igen. Se dig MYCKET noga för innan du åker ut på banan igen!

Den skarpa högerböjen **Trösen** är lätt att missta för en 90-graderssväng men notera att den är drygt det. Trots att den är både snäv och dessutom över 90-grader så går den att ta förvånansvärt fort. Med rätt turn in vid (2), som är ganska sent, så ska du ut ur kurvan hamna ut till vänsterkanten strax efter halva curbsens längd vid (4).



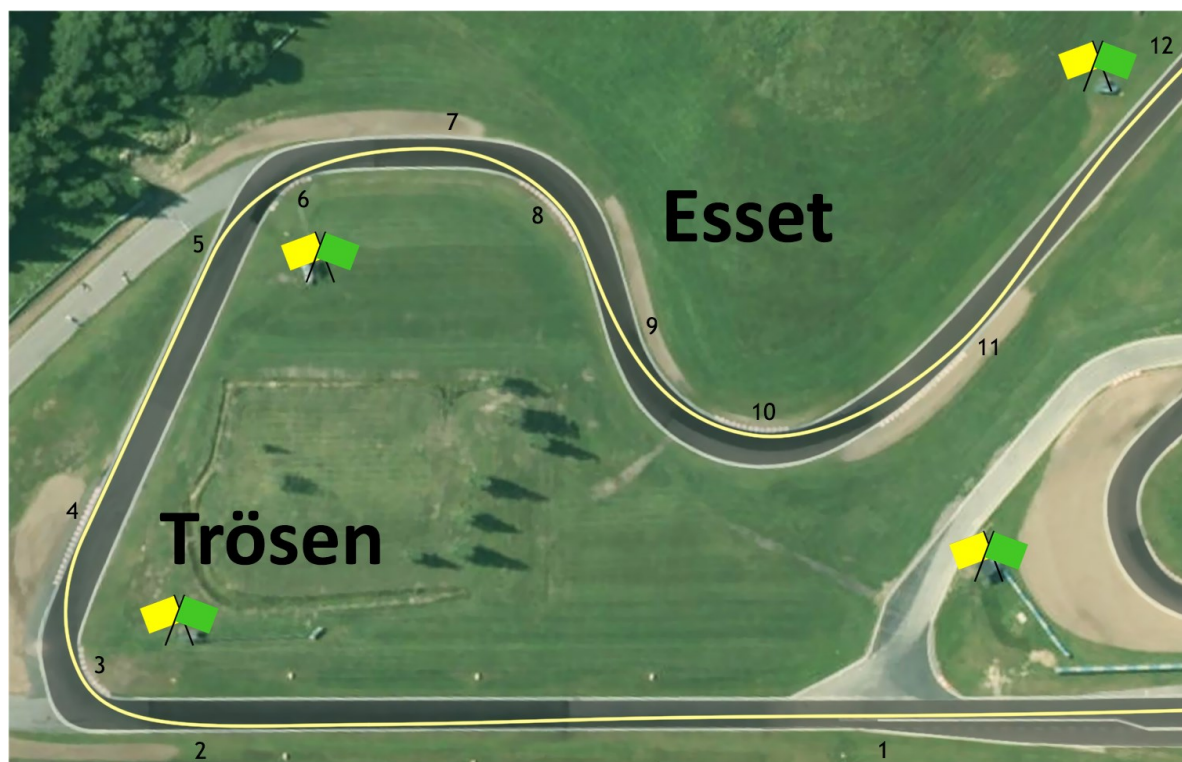


Gelleråsen

Esset

Efter den korta rakan, håll vänster till ganska sent vid (5) och försök göra en enda lång kurva ända förbi (8)! Du ska inte helt ut till vänster kant vid (7), det räcker med en bilbredd kvar till kanten ungefär. Det optimala är en enda lång kurva som tajtar till tydligt efter (7). Så har du med dig bra med fart så kommer du behöva bromsa till ungefär vid (7) för att komma in till (8).

När vi kommit in i **Esset** vid (8) så kan det kännas naturligt att hålla kvar längs höger kant länge för att ta höjd inför den snabba vänstern ut på nästa raka. Men vänstern (10) är ordentligt doserad och det bästa är att släppa höger kant strax efter högercurbsen (8) och vrida över till vänstersväng redan vid (9) och komma in till vänster kant strax efter att vänstercurbsen (10) börjar. Du kan hålla tajt mot vänstercurbsen nästan hela dess längd. Gå på gas tidigt men mjukt för att få bra fart längs hela den kommande rakan! Med rätt spår så hamnar du ut på högerkanten där curbsen slutar vid (11).





Gelleråsen

Ejes

Efter Esset kommer en lång snabb raka med en fullfarts högerknix (13). Om du har en snabbare bil så måste du ta höjd inför knixen genom att ta dig över en bit mot vänster kant vid (12). Glöm inte att om du inte kan ta behövlig höjd vid (12) på grund av till exempel en omkörning så justera ner hastigheten förbi knixen! Eftersom rakan är ganska lång så blir det en ordentlig inbromsning i slutet av den. Det är en svacka vid (14) så inbromsningen sker till stor del i en kort svag uppförsbacke där bilen får lite extra tryck i backen och därmed bra bromsgrepp. Men där uppförsbacken tar slut och det blir plant igen så blir bilen istället aningens lätt och bromsförmågan blir sämre. Även här finns en reservväg rakt fram, escape road, om du missar inbromsningen.



Ejes är en ganska långsam men lite lurig dubbelkurva där det kan vara lite svårt att veta var man ska placera bilen. Sväng inte in för tidigt utan börja med att försöka göra en enda kurva där du först följer tajt hela första curbsen (16), sen hamnar i mitten av banan vid (17) och sen följer höger kant igen längs hela andra curbsen (18). Med det som grund kan du sedan laborera lite med var vid (7) du låter bilen hamna, både sidledes och längsledes. Det är centralt att börja gå på gas tidigt inför den kommande raksträckan och i bakhjulsdrivna bilar kan det lätt bli lite överstyrt här.

Vid (19) är det en svacka som hjälper till att trycka bilen i backen med bra grepp som resultat när man svänger vänster förbi curbsen (19). När banan planar ut efter svackan strax innan (20) så blir bilen lite lätt med sämre sidogrepp som följd, det är marginellt men bra att ha i bakhuvudet.



Gelleråsen

Hårnålen

Nästa kurva heter **Hårnålen**. Den har en hyffsat stor radie så man kan ha ganska god fart igenom den för att vara en hårnål. Men notera att den är närmare en 180-graderssväng än en 90-graderssväng, det är alltså viktigt att inte släppa innerkanten för tidigt. Du kan om du vill följa innercurbsen (22) från dess början till dess slut. Titta som vanligt långt fram och se till att du hamnar ut till höger där det är en liten extra asfaltplätt (23) utanför banan.



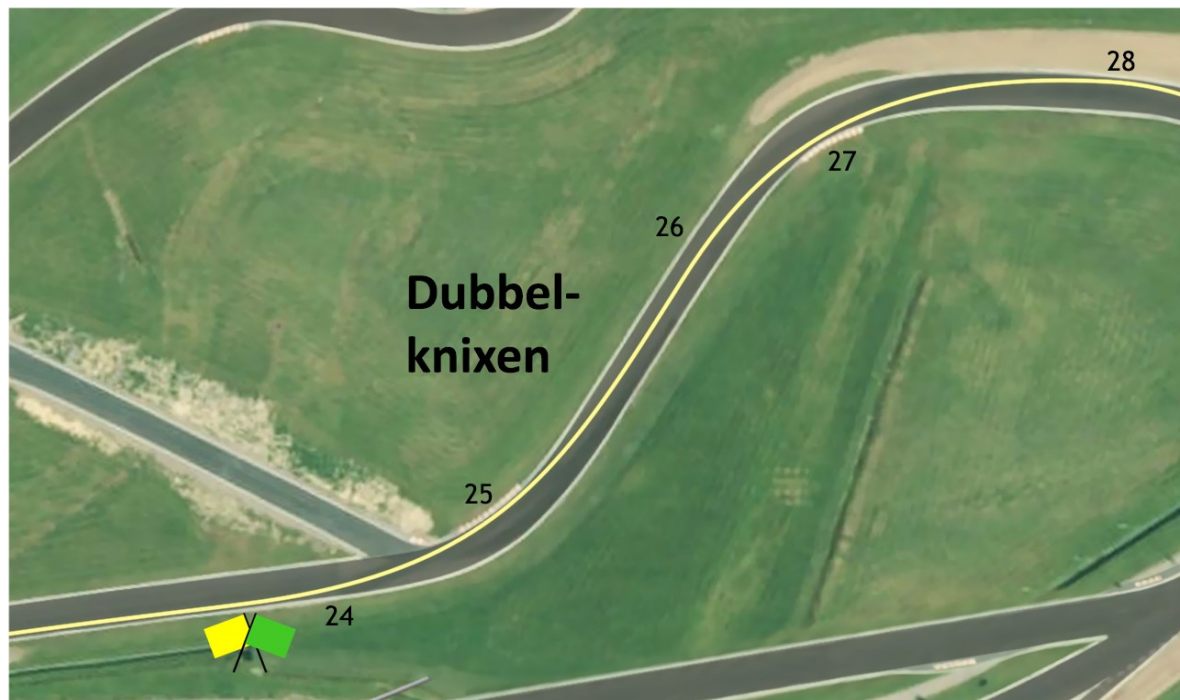


Gelleråsen

Dubbelknixen

Från hårnålen är det en liten raka bort mot två snabba knixar, först en vänster och sen en likadan åt höger. Det går att hålla riktigt hög fart genom det här partiet men en varning är på sin plats, det är inte ovanligt med snurrningar just här. Det är vanligt att när man väl är mitt inne i partiet tycker det går lite för fort och släpper gasen och baken sticker iväg.

Sväng in ganska sent vid (24) och håll ordentligt tajt mot vänster curbs (25) så att du inte hamnar för långt till höger på den lilla korta rakan (26) inför högerknixen. Genom att hamna ungefär mitt i banan på rakan så har du lite höjd vid (26) för att ta högern ungefär på samma sätt som vänstern innan. Med många lite snabbare bilar så måste du sen, efter apex (27), ta ner farten en del inför nästa högerkurvas insvängningspunkt (28) och hur du kan ta ner farten där påverkas lite av hur du kört och placerat bilen genom högerknixen (26-27) precis innan.



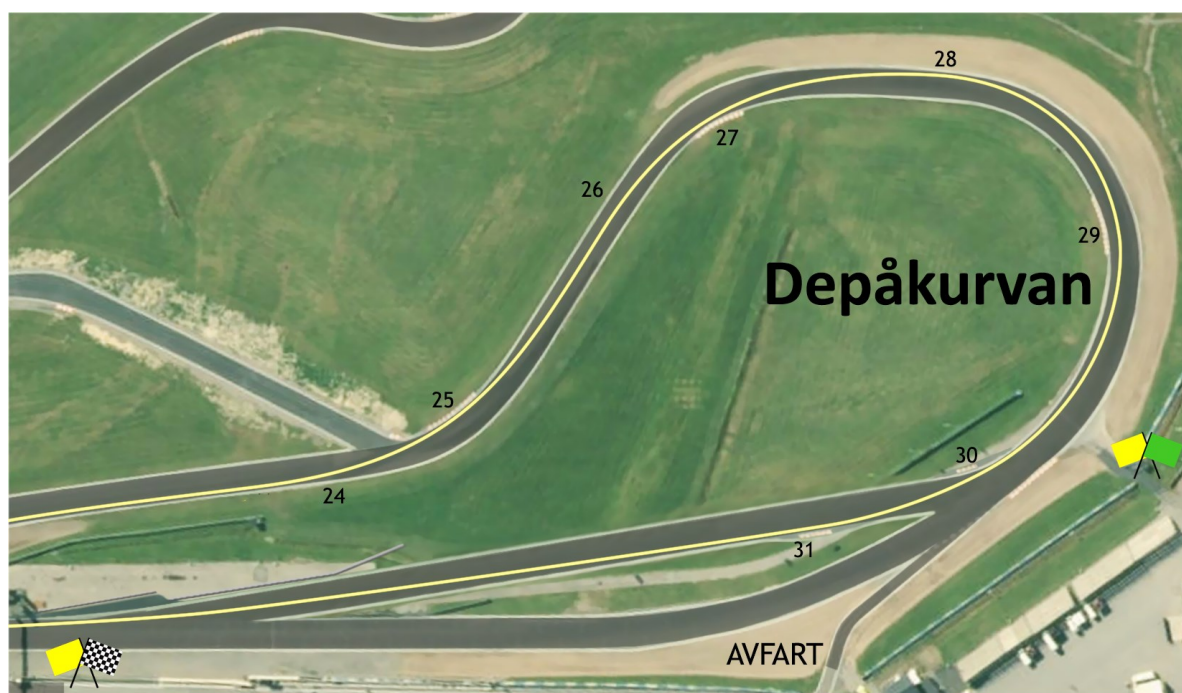


Gelleråsen

Depåkurvan

Nu kommer vi till den långa långa **Depåkurvan** som leder ut på Gelleråsens raka. Ju mer fart du kan ta med dig ut ur den här kurvan desto snabbare blir du längs rakan.

Med de flesta snabbare bilar så måste du ta ner farten innan du svänger in i Depåkurvan vid (28). Ett sätt är att rätta upp bilen och göra en rak bit sista biten ner mot (28) så att du kan bromsa till kort, hårt och rakt för att sen svänga in kurvan. Ett annat alternativ är att ta ner farten väldigt mjukt medan du gör en enda lång mjuk sväng av hela partiet ända från (26) till ända ut på rakan! Som du ser så nyper den resulterande långa kurvan lite vid (28) så du behöver som sagt få ner farten under sväng där i så fall. Se upp för att bilen lätt kan bli överstyrd.



Depåkurvan är tyvärr blind när gräset är högt, det vill säga det är svårt att titta långt fram vart du ska (30-31) i ett tidigt skede vid (28-29). Därför är det lite svårt att veta hur man ska placera bilen sidledes medan man kör genom den till synes oändliga kurvan. Men några hållpunkter är att vid den första högercurbsen (29) ligga ungefär mitt i banan. Och att försöka hålla riktigt tajt vid (30) redan i början av den lilla asfaltsplätten till höger om banan! Får du till kurvan rätt så kan du mjukt börja gå på gas tidigt och sen hamna precis längs med vänstercurbsen (31) där det även finns lite extra asfalt.



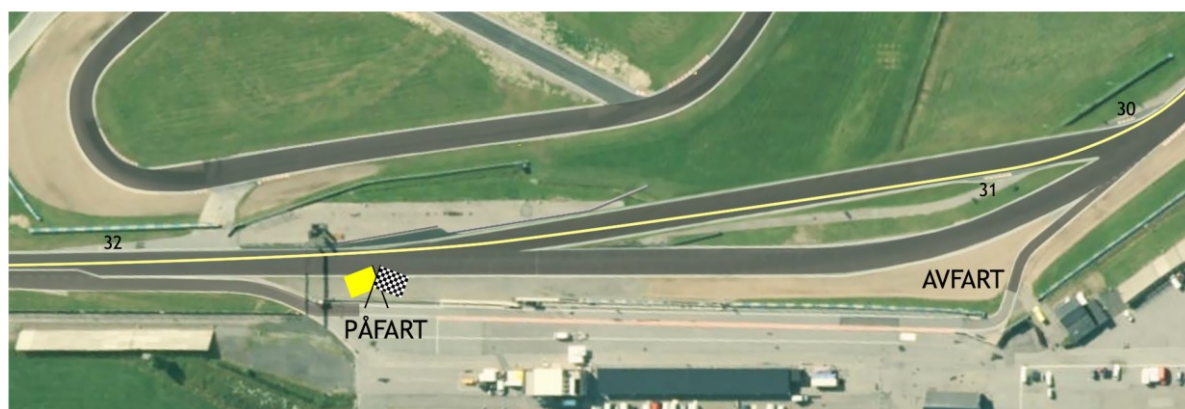
Gelleråsen

Rakan m.m.

Ut på rakan ur Depåkurvan ligger man alltså längst till vänster (31) men eftersom rakan är som två delar, halvvägs kommer man ut på den gamla originalrakan, så skär man gärna lite över åt högersidan där de går ihop. För att sen ta sig över till vänster sida inför inbromsningen. Så ha noga uppsikt vid omkörningar! Det är inte alltid helt klart hur andra bilar tänker förflytta sig i sidled.

Håll även uppsikt för bilar som kommer ut på banan via **Påfarten** efter Start och Mål.

Till slut, när du ska ta **Avfarten** av banan, se till att ligga ordentligt till vänster redan tidigt i Depåkurvan, gärna med vänsterblinkers.



Mer information om Gelleråsen som till exempel video med spårvalstips, kalender, väderprognos, hur du hittar dit, varvtider, närmaste bensinmack med mera hittar du här: www.rejsa.nu/bana?gellerasen

Slutligen, ta inte alla beskrivningar och spårvalsskisser som absolut slutgiltiga sanningar. Olika bilar och olika körstilar ger olika spårval! Diskutera, ifrågasätt och kom med alternativa förslag i forumet på www.rejsa.nu!