

Din egen sportsvogn

Af Gert Kethmer



ELISE
L O T U S

En billedrig beretning om hvordan jeg opnåede det der var min drøm. Læs om hvordan du kan få din egen sportsvogn og hvordan du kan nyde den i fulde drag på mange forskellige måder. Lær mere om køb og finansiering, om drift og vedligehold, om banedage og racerbaner, om roadtrips og rejsemål. Se skemaer, billeder og filmklip. Få konkrete tips til foto, video og meget mere.

1. udgave, januar 2019

Indhold

Forord	4
Kort om forfatteren	4
Lykkelig uden sportsvogn	5
Lykken er en bil.....	6
Modellen skal hedde Elise	6
Udgaven har en pris.....	7
Brugt markedet.....	8
Leasing	9
Registreringsafgifter	9
Netværk af viden	10
Event på Padborg Park	11
Nu bliver det alvor	13
Forelsket	13
Gøre klar	14
Tur / retur	15
Min orange drøm.....	17
Bilens historie	18
Eftersyn før syn.....	20
Syn	21
Afgift og plader	26
Ture.....	27
Foto.....	29
En dårlig dag	32
Must have	34
Video.....	35
Snart på bane.....	36
Forberedelse til kørslen	36
Forberedelse til bilen	37
Trackday på forskellige baner.....	37
Sturup Raceway	37
Sjællandsringen	40
Ring Djursland.....	41
Ring Knutstorp	42

Driver coaching.....	43
Trackday på Jyllandsringen.....	45
Coaching	45
Læring	46
Udvikling	46
Trackday opsamling.....	47
Roadtrip Europe	47
Syd på	48
Via Flüela	49
San Bernadino.....	50
Stelvio	51
Museer på vejen	53
Roadtrip evaluering	53
Trackday på Nürburgring - Nordschleife	55
Til F1 og så nordpå.....	58
Tuning	59
Opgradering af bilen.....	59
Opgradering af føreren	59
Stilles væk.....	59
Afslutning.....	60
En ny start.....	61
Opfordring: Registrer dig og betal lidt for flere fordele	62

Forord

Tak fordi du har anskaffet min bog. Hvis du synes om den kan du vælge at sende mig 250 kr. og få seneste udgave, ekstra kapitel, alle filerne og endnu flere fordele som du kan læse om sidst i bogen.

Jeg har gennem et stykke tid gerne ville skrive en bog. Jeg har flere emner jeg kunne tænke mig at behandle men det blev hurtigt klart at jeg skulle skrive om at anskaffe en sportsvogn og glæden ved at have den.

Hvorfor skrive denne bog? Jeg vil gerne dele min fascination og min oplevelse. Måske kan jeg inspirere og bidrage til andres proces. Med bogen opnår jeg også at jeg udvider mit netværk med ligesindede. Jeg nyder selve processen med at beskrive mine oplevelser, refleksioner osv. Jeg bliver selv klogere og bedre til næste gang jeg vil opnå noget eller jeg vil anskaffe noget.

Dette er en beskrivelse af min egen proces og de overvejelser samt valg jeg har gjort frem til det tidspunkt hvor jeg har en top fed Lotus Elise S stående i garagen. Det er min personlige fortælling og mit håb er at andre kan blive begejstret og måske bruge noget af beretningen som guide og hjælp. Bemærk at jeg ikke giver anbefalinger om hvad der er det rigtige at gøre eller vælge!

Hen igennem bogen giver jeg nogle bud på hvad du selv kan gøre for at du får din egen sportsvogn og nyde den i fulde drag. Bemærk at det er dog ikke en teknisk orienteret bog med behandling af bilens mekanik el.lign. Fokus er på at være en aktiv bruger af en sportsvogn og ikke at være vedligeholder eller bilens drift. Der er andre bøger som behandler den del meget bedre.

Det har personligt været en god oplevelse at skrive denne bog. Jeg kan sagtens forestille mig at skrive en mere om noget helt andet. Skriveprocessen har krævet meget tid. Det tager tid at få ordene formuleret korrekt. Det er dog især samling og behandling af data, billeder, video mv. som tager nogle ressourcer.

Kort om forfatteren

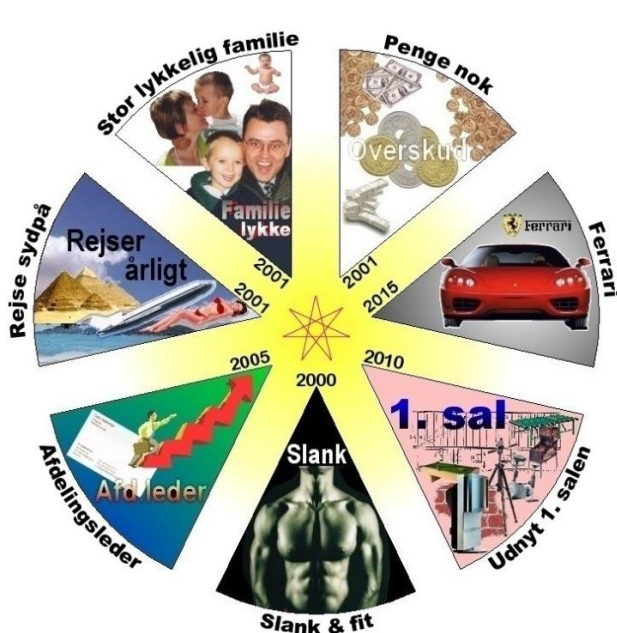
Jeg er født i 1966 i Utterslev på Vestlolland, hvor jeg også er opvokset. Jeg er ikke forfatter og har ikke skrevet en bog før. Det vil sikkert være tydeligt for dem der lever af at kommunikere. Jeg er selv uddannet maskiningeniør (B.Sc.) fra Syddansk Universitet og har en Executive MBA fra SIMI. Biler har altid interesseret mig, men mest med fokus på design og historie end det tekniske. Jeg bor lige nu i Bangalore men flytter snart tilbage til Vig i Danmark. Jeg arbejder i en medicinalvirksomhed, hvor jeg er leder indenfor Business Support og HR.



Lykkelig uden sportsvogn

Det var en drøm. Et klart billede i mit hoved og et brændende ønske. En vision der bare skulle opnås. Mig i en fed sportsvogn. Jeg har længe haft fascinationen for fede biler. På den måde adskiller mig ikke fra mange andre drenge og mænd. Jeg gjorde det til et projekt at få en sportsvogn og som med mange andre ting jeg vil virkeliggøre i mit liv satte jeg det i mit lykkehjul.

Hvor jeg måske adskiller mig fra andre er at jeg ift. målsætninger også orienteret mod mål mange år frem. Det er en del år siden definerede jeg mit mål om at få en sportsvogn. Jeg illustrerede det med et billede af en Ferrari 360 i mit Lykkehjul. Det opdaterer jeg løbende og mindst hvert år. Herunder vises det i den første udgave fra år 2000 og seneste udgave fra 2018.



Mit lykkehjul fra år 2000 hvor sportsvognen kom på



Mit lykkehjul fra år 2013 – året hvor jeg købte min Lotus

Jeg er præcis som mange andre. Når jeg har sat mig for at erhverve noget undersøger jeg og laver planer. Jeg finder data, læser tests og sammenligner modeller. Jeg tydeliggør hvad der er mest vigtigt hvis jeg må prioritere. Jeg lægger planer for hvordan og hvornår jeg kan virkeliggøre drømmen. I tilfældet med min sportsvogn var det en længere plan. Jeg er ikke privilegeret med uanede midler eller har et job som tillader mig at investere store summer uden forudgående nøje budgettering og prioritering af mine finanser. Det er sikkert en som kan genkende elementer i ovenstående. Jeg har været gennem mange forløb hvor der var noget jeg ville have. Min kone ved nu at der i mit 50+ årige hylster nogle gange også er en teenager uden tålmodighed og med en meget drenget samt ustyrlig lyst til at anskaffe ting som pludseligt synes livsnødvendige. Det kan være en bil, sportsudstyr, en device, et ur, en oplevelse eller alt muligt andet.

I have yet to meet anyone quite as stubborn as myself and animated by this overpowering passion that leaves me no time for thought or anything else. I have, in fact, no interest in life outside racing cars.

Enzo Ferrari

Der er masser af energi i en sådan følelse af nødvendighed. Dette er ikke en managementbog, men der er klart elementer som jeg selv har brugt i min lederkarriere. Overbevisningen langt inde i kroppen om at noget skal gøres er en god drivkraft. Hvis den er stærk nok slipper den ikke sit tag men trækker dag og nat.

Kraften hiver konstant i retning mod målet. Det giver positiv uro og virksomt "stress" som kan være meget effektiv i perioder når der skal rykkes. Det er vel at bemærke nok kun sundt i perioder. Efter stress skal der restitueres for at blive stærkere. Det gælder for mig i sport, i mit arbejde og i mit fritidsliv.

Nogle spørger "Hvorfor nu det? Hvorfor dog en sportsvogn?". Spørgsmålet formuleres på mange måder og udtrykkes med varierende grad af forundring, overraskelse og mistro. Tonen kan have antydninger af både fnis og fnys. Der er underforstået tvivl om min seriøsitet eller realitetssans. Det er jeg (blevet meget mere) immun overfor. Et hurtigt råd til andre drømmere skal være ikke at lade sig trække væk fra det gode flow – strømmen hen mod det du ønsker dig. Hvis du er seriøs og tager din egen drøm alvorlig er det min egen erfaring at drømmen meget vel vil gå i opfyldelse.

Money can't buy happiness, but it can buy you a Lotus.

Kilde ukendt

Okay, men hvorfor vil jeg have en sportsvogn? Det er åbenlyst for mig selv, da det er indbegrebet af min drøm når jeg er den legesyge og fartglade (velvoksne) knægt som jeg er. En sportsvogn er sjov, flot, hurtig og kraftfuld. Du kan køre den, nyde den, lege med den (på bane!) og få gang i adrenalinen.

Jeg fornemmer at nogle antager jeg har et andet motiv for at købe en sportsvogn, nemlig for at jeg kan blære mig med den. Det kan ærligt talt ærgre mig lidt at det kan være formodningen og mest fordi det i mine øjne indikerer en "jantelov" tilgang. Det er for mig at se lidt trist når dette er vedkommendes afsæt. Jeg tænker det må være begrænsende i hverdagen og i livet som sådan at have denne anskuelse, men det er jo ikke min sag. Jovist, jeg er da glad for at kunne vise at jeg har anskaffet mig noget som jeg synes er top fedt. Den gør mig glad og giver nok også lidt ekstra selvtillid. Lidt vovet tør jeg påstå at den giver øget livskvalitet. Jeg kan godt forstå at en umiddelbar fortolkning er at jeg blot er en blærerøv. Det er i øvrigt en titel andre bærer med stolthed. I alle tilfælde vil jeg ikke skjule mit store smil eller gemme noget væk jeg er stolt af og meget glad for. Heldigvis modtager jeg næsten altid mange venlige vink, "thumbs up" og klap.

Hvad kan du selv gøre?

- Hvad: Gøre det klart for dig og tydeligt for andre hvad det er du virkelig ønsker at opnå.
- Hvordan: Find en måde som støtter dig og virker for dig i at holde fokus på hvad der er dit mål.

Lykken er en bil

Modellen skal hedde Elise

En Ferrari har ikke hidtil været og er fortsat ikke den optimale løsning for mig med de midler jeg har til rådighed. Mit mål er at få mest muligt køreglæde og fart over feltet for de penge jeg har til det. Samtidigt vil jeg kunne nyde synet af den sportsvogn der skal være min. Flot design og klassiske dyder er også værdifulde for mig. Den skal være speciel og noget særligt som jeg ikke ser tit. Jeg skal blive glad når jeg sætter mig i bilen og det skal være en stor positiv forskel at køre bilen. Den skal være en "two-seater" og den skal have baghjulstræk. Den skal have centermotor. Den skal være en cabriolet. Den skal være hurtig i kurver men ikke hurtigst på de lige stræk nødvendigvis.

For the few who know the difference

Lotus slogan



De tre generationer af Lotus Elise modellen fra serie 1 (1996-2000) over serie 2 (2001-2009) til serie 3 (2010-) som den seneste.

Ud fra mine krav kan valget være en Porsche Boxster, en Mazda MX-5 eller andre udmærkede sportsvogne i det segment. Men med de forskellige parametre defineret og vægtet imod hinanden er jeg overbevist om at min sportsvogn skal være en Lotus Elise. Det står også ret klart at udgaven nok skal være en Series 2 (S2).

Udvalgte Lotus Elise modeller										
	Series 1 (S1)		Series 2 (S2)				Series 3 (S3)			
Årgang	1996	2000	2002	2004	2006	2007	2011	2011	2011	2011
Model	S	S	111 S	111 R	S	SC	S	CR	R	SC
HK	118	120	156	192	136	217	134	134	189	217
Motor	Rover	Rover	Rover	Toyota	Toyota	Toyota	Toyota	Toyota	Toyota	Toyota
0-100 km/h	5,8	5,8	5,1	5,2	5,8	4,6	6,5	6,5	5,4	4,6
Topfart	202	200	204	229	205	237	204	204	222	233
				↑	↑	↑				

Oversigt over de arketypeiske modeller jeg sammenligner i mine overvejelser før min beslutning. De sene S2 udgaver er bilen for mig.

Faktisk helt tilbage i 2002 noterede jeg på min Ferrari hjemmeside at en Elise var bilen for mig.

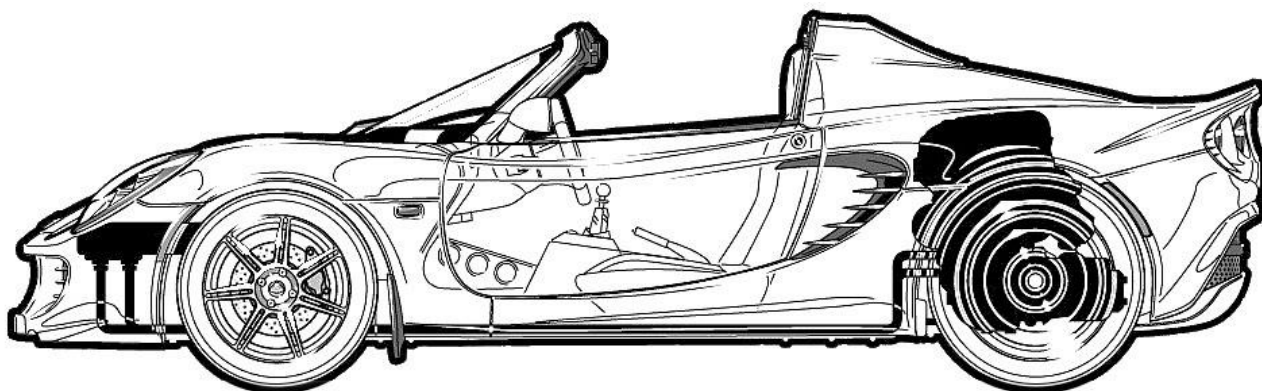
Min Ferrari hjemmeside: <http://www.rampante.dk/annoncer/alternativer/ferrari-alternativer.htm>

Udgaven har en pris

Som en del af min mentale proces og forberedelse udarbejder jeg overslag og budgetter. Et køb af en Lotus kræver jeg at lægger planer og estimerer udgifter. Jeg laver en række forskellige regneark til at støtte min beslutning og overblik. Jeg kigger igen på mit første tidlige overslag som jeg lavede for nogle år siden.

Køb af Lotus Elise (2006 estimer)							
Køb af bilen				Rejse for køb			
Pris i Tyskland	€ 13.900			Benzin	DKK 2.000	Pris i England	£8.750
Vekselkurs	7,44			Kost og logi	DKK 2.000	Vekselkurs	8,72
Pris omregnet	DKK 103.416			Betaling af kender	DKK 2.000	Pris omregnet	DKK 76.300
				I alt	DKK 6.000		
Registreringsafgift				Transport			
Anslået metode 1	DKK 270.000			5 dages exportplade	€ 150	Kongelig vejebod	DKK 400
Anslået metode 2	DKK 259.000			Vekselkurs	7,44	Bilsyn	DKK 400
Anslået metode 3	DKK 247.000			Pris omregnet	DKK 1.116	Danske plader	DKK 1.200
Gennemsnit	DKK 258.667			Danske prøveplader	DKK 100	Navneplader	DKK 6.200
				I alt	DKK 1.216	I alt	DKK 8.200
Samlet budget				DKK 377.499			

Eksempel på nogle af mine beregninger og estimer jeg udarbejder som en del af processen.



Lotus Elise S2 med snit der viser motor og kølesystem. Den lave og centrale placering af førersædet er også tydeligt.

Jeg forudsætter at det skal være en S2 og laver en oversigt over de forskellige Lotus Elise udgaver. Ud fra annoncer online opdaterer jeg cirka priserne. Bilen skal være venstrestyret og jeg fokuserer derfor mest på det tyske marked. Jeg forventer at et køb vil løbe op i 400.000 - 450.000 kr. og det kan jeg godt finansiere.

Lotus Elise modeller						Prisniveau 2011-11					Slutpris	
Årgang	Model	HK	Motor	0-100 km/h	Topfart	Dansk pris	Tysk pris	Dansk pris	Engelsk pris	Dansk pris	Afgift	I alt
2000-2006	S2 Standard	120	Rover	5,8	200	DKK 429.900	€ 13.900	DKK 103.681	£8.750	DKK 81.520	DKK 220.000	DKK 323.681
2001-2006	S2 Sport 135	135	Rover	5,4	208		€ 23.200	DKK 173.051		DKK 0	DKK 250.000	DKK 423.051
2002-2006	S2 Sport 190	192	Rover	4,5	217		€ 24.900	DKK 185.732		DKK 0	DKK 280.000	DKK 465.732
	S2 Sport 240 R	240	Rover					DKK 0	£19.995	DKK 186.285	DKK 300.000	DKK 300.000
2002-2005	S2 111 / 111 S	156	Rover	5,1	204	DKK 489.900	€ 19.900	DKK 148.436	£12.495	DKK 116.411	DKK 270.000	DKK 418.436
2003	S2 Sport 135 R	135	Rover	5,4	206		€ 17.800	DKK 132.772	£13.495	DKK 125.728	DKK 257.000	DKK 389.772
2004-2008	Elise S2 111 R	192	Toyota	5,2	229		€ 27.500	DKK 205.125	£12.995	DKK 121.069	DKK 257.000	DKK 462.125
2006	Elise S	136	Toyota	5,8	205		€ 27.000	DKK 201.396		DKK 0	DKK 230.000	DKK 431.396
2008	Supercharged Elise	217	Toyota	4,4	238		€ 34.800	DKK 259.577	£17.500	DKK 163.041	DKK 350.000	DKK 609.577
2011	Elise	134	Toyota	6,5			€ 39.900	DKK 297.618		DKK 0	DKK 300.000	DKK 597.618
2011	Elise CR	134	Toyota	6,5			€ 36.990	DKK 275.912	£23.941	DKK 223.049	DKK 290.000	DKK 565.912
2011	Elise R	189	Toyota	5,4				DKK 0	£16.350	DKK 152.326	DKK 350.000	DKK 350.000
2007-2011	Elise SC	217	Toyota	4,6	237	DKK 850.000	€ 27.891	DKK 208.042	£23.950	DKK 223.133	DKK 400.000	DKK 608.042

Oversigt med specifikke S2 modeller og deres prissætning i Tyskland og i England samt forventet samlet pris i Danmark efter afgift.

Hvad kan du selv gøre?

- Opstil din egne kriterier for bilens specifikationer og overvej hvad der er vigtigst for dig.
- Overvej hvordan du forventer at bruge bilen og dermed hvilken type bil du går efter.
- Find ud af hvad der er din drøm af en bil som du vil blive glad i kroppen over at køre hver gang.
- Vurder hvad dit budget er og hvordan du vil finansiere. Angiv hvilken tidsramme du har.

Brugt markedet

Jeg tjekker ofte markedet for at finde netop min Elise. Jeg søger især på to sider på nettet som jeg mener har det bedste overblik og udbud. Det er www.autoscout24.de og www.mobile.de hvor Jeg har oprettet forskellige søgeprofiler. Flere gange ugentligt kommer der besked om nye interessante biler til salg. Jeg har nogle krav til model og udgave som jeg har angivet. Derudover vil jeg have en bil som er skadefri. Den nationale moms skal også være betalt (*Mwst. nicht ausweisbar*). Når der kommer nye biler til salg som matcher tjekker jeg også om lidt ekstra er med. Det er eksempelvis en fed farve, en medfølgende hardtop, en særlig udstødning monteret eller lædersæder. Det giver en god føling med prisniveauet i Tyskland ift. andre lande, herunder England og Danmark som naturligvis er oplagte steder at søge også. Men i Danmark er markedet meget lille og i England er alle de listede biler højre styrede.

Jeg bruger også Bilmagasinet og mange gode artikler fra dette super bilblad til at finde inspiration, forstå hvad andre har gjort og konkretisere hvad jeg selv vil gøre.



Leasing

Et alternativ er dog at lease bilen. Fordelene er flere, herunder at leverandøren klarer alt omkring import osv. Det kan du dog få andre firmaer til også. Leasing bruges af mange til specielle biler og kan måske være en god mulighed. Jeg undersøger hvad det koster at lease en bil i prisklassen og sammenligner med hvad det vil koste når jeg skal låne halvdelen af pengene ved køb. Min konklusion er at over en periode på 3 år er det billigere at købe. Jeg skal have bilen i længere tid og jeg ønsker at eje bilen. Derfor vælger jeg at købe.

Leasing vs Køb						
Estimerede omkostninger 2014						
Leasing	Pr. måned	Pr. år	Udbetaling	Leasingydelse	Antal år	Kontraktgebyr
	kr. 8.458	kr. 101.500	kr. 90.000	kr. 4.500	2	1250
	kr. 6.958	kr. 83.500	kr. 90.000	kr. 4.250	3	1250
	kr. 6.083	kr. 73.000	kr. 90.000	kr. 4.000	4	1250
	kr. 5.458	kr. 65.500	kr. 90.000	kr. 3.750	5	1250
Køb (har 200.000 "kontant")	Pr. måned	Pr. år	Beløb	Årlig rente	Antal år	Løbetid mdr.
	kr. 9.019	kr. 108.233	kr. 200.000	7,71%	2	24
	kr. 6.241	kr. 74.891	kr. 200.000	7,71%	3	36
	kr. 4.856	kr. 58.269	kr. 200.000	7,71%	4	48
	kr. 4.028	kr. 48.336	kr. 200.000	7,71%	5	60

Eksempel på kalkulationer af forskellige scenarier for at sammenholde omkostninger ved leasing og ved køb på kort og længere sigt.

Nu ved jeg hvad rammerne er finansielt samt hvilken model og udgave jeg vil have overordnet. Min opsparring er sat i system og kører. Jeg ved hvornår jeg kan stå klar med midlerne til et køb. Nu kan jeg tage de næste skridt for at blive mere specifik, komme tættere på og kvalificere mine beslutninger.

Hvad kan du selv gøre?

- Hvis du ikke har finansieringen på plads med likvide midler kan du lave beregninger på opsparring, afbetaling, leasing eller leje alt efter hvad du vælger.

Registreringsafgifter

Mit fastlagte budget skal udover købet af selve bilen også dække indregistrering af bilen. Jeg har behov for at vide hvilken afgift jeg må forvente for den bil jeg kigger efter. I en periode tjekker jeg på SKATs hjemmeside de tidligere vurderinger af den model og udgave jeg går efter.

Tidligere vurderinger af brugte motorkøretøjer (indtil 6. juni 2012).								
Motorkøretøj	1. registrerings dato	Oprindelig nypris inkl. afgift	Handelspris inkl. afgift	Registreringsafgift	# før			
LOTUS ELISE 1.8 103 - Cabriolet - personbil	16-08-1997	kr. 495.000	kr. 169.100	kr. 103.127	1			
LOTUS ELISE 103 - Cabriolet - personbil	08-01-2000	kr. 750.000	kr. 217.500	kr. 134.431	2			
LOTUS ELISE MK1 103 - Cabriolet - personbil	21-02-2000	kr. 600.000	kr. 203.700	kr. 124.979	3			
LOTUS ELISE 111R	19-03-2004	kr. 750.000	kr. 460.000	kr. 282.287	4			
LOTUS ELISE 1.8 CABRIOLET 103 - Cabriolet - personbil	09-03-2005	kr. 697.000	kr. 417.000	kr. 257.454	5			
Nye vurderinger								
Variant	Vurderings dato	Nypris	Handelspris	Registreringsafgift	Værdi	# nu	Ændring i afgift	...på år
1,8	22-07-2013	kr. 495.000	kr. 160.000	kr. 97.600	kr. 62.400	1	kr. 5.527	16
1,8	16-07-2013	kr. 697.000	kr. 313.000	kr. 192.153	kr. 120.847	5	kr. 65.301	8 2004
1,8	11-07-2013	kr. 750.000	kr. 123.900	kr. 76.415	kr. 47.485	2	kr. 58.016	13
111R	03-05-2013	kr. 800.000	kr. 423.000	kr. 262.148	kr. 160.853	4	kr. 20.139	7 2006
1,8	02-04-2013	kr. 600.000	kr. 206.600	kr. 126.682	kr. 79.919			
1,8	11-10-2012	kr. 600.000	kr. 185.300	kr. 113.530	kr. 71.769	3	kr. 11.449	12
1,8 COUPE	21-09-2012	kr. 495.000	kr. 161.000	kr. 98.442	kr. 62.558			

Eksempler på SKATs konkrete vurderinger og fastsættelse af afgift på sammenlignelige Lotus Elise modeller.

Jeg ved dog at det ikke er alle vurderinger som bliver offentliggjort og synes det er lidt ufint af SKAT ikke at dele alle registreringsafgifter om der er lavet aftale om. Vi mit netværk spørger jeg andre om informationer vedr. registreringsafgifter og får konkret viden om ansættelse af afgift på specifikke biler. Ud fra det jeg finder officielt via SKAT og det jeg får at vide via andre kanaler forventer jeg nu en registreringsafgift på omkring 240.000-260.000 kr.

Hvad kan du selv gøre?

- Orienter dig godt via SKATs hjemmeside om niveauet for registreringsafgifter. Du kan finde afgørelser på registreringsafgifter [her](#)
- Søg kilder i personligt netværk til at dele egne erfaringer og validere SKATs vurderinger.

Netværk af viden

Jeg har set på nettet at der er en Lotus Klub Danmark (LKD). For at blive klogere og søge fællesskabet melder jeg mig ind. Jeg vil via dette netværk få adgang til al den viden jeg antager findes blandt andre ejere. Jeg modtager hurtigt informationer om betaling til medlemskabet og et login til LKD's forum på nettet. Jeg logger på og kan straks se at det er en database med en masse erfaringer som jeg kan trække på. Der er i forummet andre medlemmer som tidligere har spurgt om de samme ting som jeg er spørgende omkring. Jeg får hurtigt en masse nyttig viden om priser, modeller, forhandlere, registreringsafgifter, synshaller, værksteder, tuning, arrangementer og meget mere. Det er en virkelig værdifuld kilde for mig. Samtidigt er det super billigt med en pris på kun 400 kr. om året.

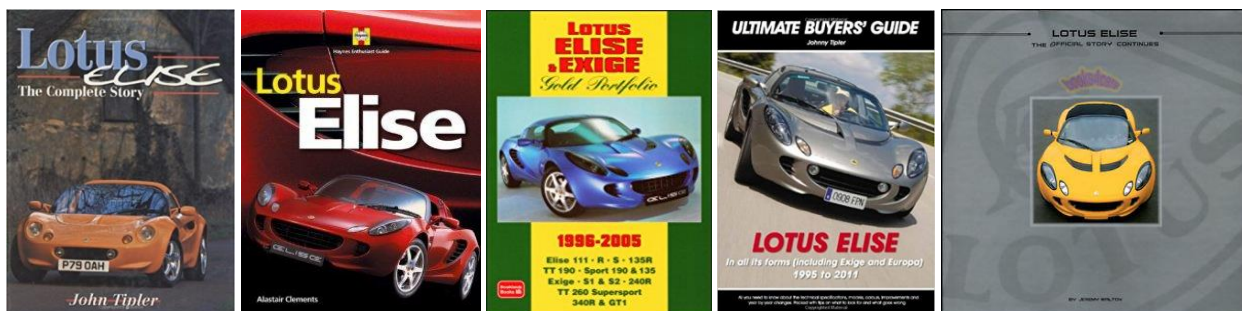


Lotus Klub Danmark logo i klassiske farver og med Dannebrog.



Screenshot fra hjemmesiden for LKD (Lotus Klub Danmark).

Jeg ved hvilken præcis model jeg ønsker mig. Nu skal jeg blive en tand mere specifik på hvilken udgave jeg præcist går efter. Jeg må søge mere viden og en måde at lære om modellerne og alle udgaverne er at læse bøger. Jeg går på nettet og køber forskellige bøger jeg kan finde om modellen Elise. De er ret forskellige i karakter og kvalitet men giver tilsammen et godt grundlag for mine overvejelser.



Nettet er en væsentlig kilde, men her er eksempler på noget af den gode litteratur der kan købes på nettet om Lotus Elise modellen.

På nettet finder jeg også en række tests og anmeldelser i artikler og video som jeg studerer. Jeg gransker og sammenholder de vurderinger andre har gjort af de forskellige modeller og årganges styrker.

Nu har jeg en masse information og kan konkludere at jeg vil fokusere min søgning efter en Lotus Elise med disse karakteristika:

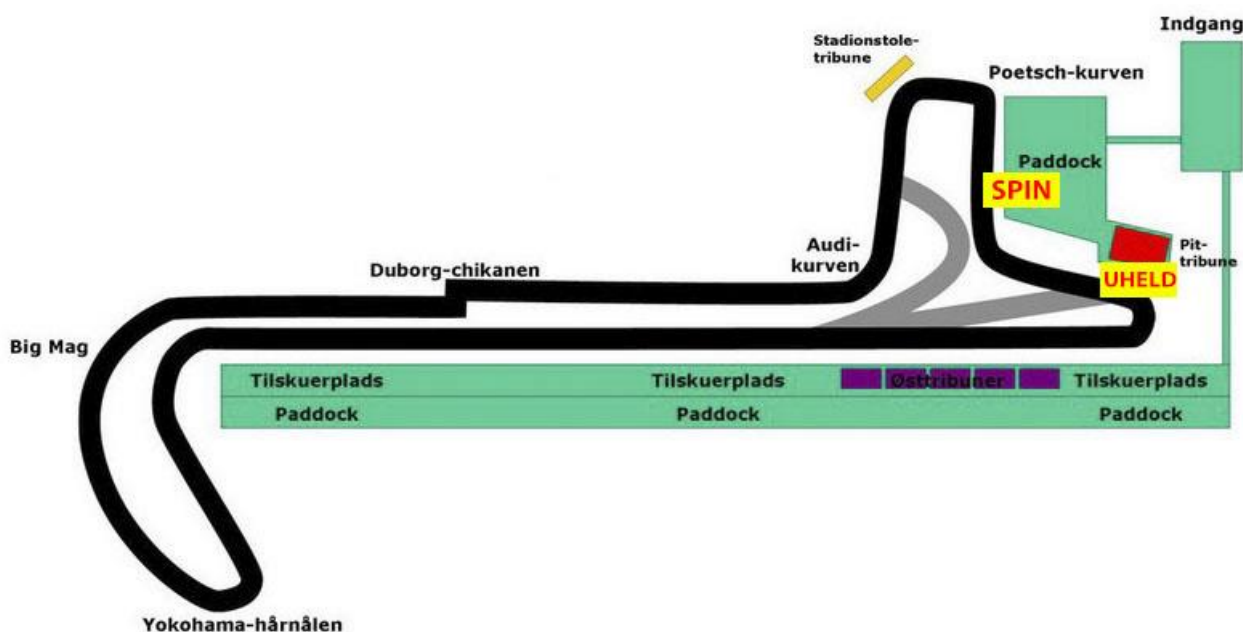
- En Series 2 (S2) udgave. Den er opdateret og faceliftet ift. den oprindelige S1 udgave. Jeg synes S2 er flottere end S1 og derudover er den senere udgave forbedret teknisk på mange punkter.
- En Toyota motor. Jeg mener at den nyere Toyota motor er mere driftssikker end den oprindelige Rover motor. Dermed vil min Elise blive en årgang 2004 eller senere.
- En standard S udgave. Den har en 136 HK. En dyrere R udgave har 192 HK men jeg mener at 136 HK er nok til mig. Andre fortæller at forskellen på ydelsen af de to udgaver først viser sig for alvor ved høje omdrejningstal.
- En model med ekstraudstyr som eksempelvis ABS og aircondition. Selvom det tynger bilens vægt foretrækker jeg den ekstra luksus frem for det rene rå. Det er en smagssag, men det rigtige for mig.
- En venstrestyret model. En højre styret bil vil simpelthen irritere mig. Ved et eventuelt senere salg af bilen vil venstrestyring også være bedst.

Jeg har nu megen teoretisk viden om bilen der skal blive min. Jeg har dog brug for mere praktisk erfaring og for at opleve bilen på egen krop i virkeligheden. Selvom jeg ved forskellige lejligheder har været passager i en Lotus Elise har jeg behov for at køre en selv. Hvordan føles den og hvilken oplevelse får jeg? Er det virkeligt bilen for mig?

Hvad kan du selv gøre?

- Meld dig ind i en klub med særlig interesse for bilens mærke
- Brug kyndige bekendte, faglige online fora og faglig litteratur til at blive klogere på teknik mv.

Event på Padborg Park



Jeg har meldt mig til et såkaldt Lotus Elise event på Padborg Park. Se eventuelt en video [her](#) fra Padborg Park med Lars Kruse som giver en god indføring og instruktion til mekanik, teknik, bane osv. Den har jeg selv set et par gange som forberedelse. Nu skal jeg selv ud og køre i en Elise.

Det er søndag morgen og jeg er lige ankommet. Jeg har en Lotus Elise S1 med cirka 190 HK som står og venter på mig. Fantastisk! Jeg går til introduktionsmødet hvor jeg sammen med de andre deltagere får en vejledning til banen og instruktion i hvordan vi skal opføre os på banen.

Jeg kravler ind i bilen gennem sikkerhedsburet. Bilen er rå indeni med alt interiør fjernet på nær nogle sæder. Nu sætter jeg i gang og det er en fed fornemmelse. Bilen accelerer hurtigt! De første omgange bruger jeg til at finde ud af banen og lære svingene at kende. Jeg begynder at få fart på og overhaler andre. Efter nogle omgange er der pause. Jeg glæder mig til næste stint! Så er det af sted igen. Jeg giver gas og bilen er lidt levende i nogle kurver. Jeg spinner, men er hurtigt på banen igen. Ingen skade er sket.



Jeg er på Padborg Park banen i en rå Lotus Elise S1. Den er med bur, H-sele, forbedret affjedring mv. og lettet for overflødige kilo.

For enden af langsiden bremser jeg ned så kort før som jeg tør og kan. Det bliver kortere og kortere før. Jeg har virkelig god fart på gennem den første venstre kurve efter langsiden. Derefter kommer en anden venstrekurve igen lige før målstregen. Jeg har godt styr på det og kommer bredt gennem kurverne. Jeg korrigerer, kontra styrer og fanger bilen igen med gas på. Det er super sjovt og jeg er i kontrol. Jeg har endnu mere fart på nu og kommer hurtigt rundt. Lidt for hurtigt og jeg løfter foden fra gaspedalen. Jeg taber bilen! Bagenden ryger ud. Jeg kontra styrer og bremser. Jeg kan mærke at nu går det galt. Jeg bider tænderne sammen og holder vejret. Dækkene skriger som bilen snurrer rundt. Bilen får lidt fat igen og nu har jeg retning mod muren. Jeg smadrer ind i autoværnet. Forenden rammer først og snurrer rundt og rammer med bagenden også. Græs og jord flyver omkring mig i kabinen. Bilen stopper og jeg kigger mig forvirret omkring.

Hurtigt kommer der nogle løbende og spørger om jeg er okay. Jeg har det fint og har ikke slået mig. Jeg er uden skader, men ret betuttet. Jeg er meget flov og ærgerlig over at have sat bilen i barrieren. Masser af spørgsmål melder sig ift. hvad det kommer til at koste, hvordan med den sidste halvdel af dette event osv. Bilen trækkes fri og ud i pit området. Jeg går over for at kigge på nærmere på skaderne sammen med arrangørerne. Den er skadet men det er blot glasfiberskærmene som er gået i stykker. Det kan klares med at udskifte den forreste "clam shell" med en præfabrikeret som de har liggende allerede.



Lige efter mit crash og man må klø sig i nakken. Uden taget ses buret tydeligt. Forreste clam shell som skal skiftes eller repareres.

Det er frokost nu og mens jeg spiser tænker jeg igennem hvad der skete. Det jeg har oplevet er ”*lift-off oversteer*” som ikke er sjældent i de første Elise modeller. Bagenden er tung og hvis du på vej gennem en kurve slipper gaspedalen vipper bilen lidt fremad. Den bliver lettere bagtil og dækkene slipper deres greb. Inertien i den tungere bagende betyder at den forsøger at overhale forenden. Med talent og erfaring er det vist ikke noget stort problem. Jeg er dog mere nybegynder og bekræftes i at jeg skal have en Elise S2 hvor dette fænomen bl.a. er meget mindre sandsynligt. Se video fra dagen [her](#) – dog uden uheldet.

Frokosten er slut og jeg får en Porsche Boxster at køre i som erstatning for Lotus Elisen resten af eventet. Jeg sætter i gang og er glad for at komme på banen igen. Porschen er også en dejlig bil. Den lyder godt og er lækker indeni, men det er noget helt andet end Elisen. De første omgange kører jeg ret forsigtigt efter mit crash tidligere på dagen. Det er tydeligt for mig at Porschen ikke er lige så rå og hård som Elisen, men jeg får en del gode omgange i tyskeren og kan konkludere at jeg foretrækker den Elise jeg prøvede frem for den Boxster jeg fik senere.

Så er dagen er slut og alle biler vinkes ind. Jeg opsøger arrangørerne og får klaret betaling for skaderne på Elisen. Jeg har tegnet en forsikring så jeg slipper ret billigt. Jeg sætter mig i min bløde familiebil og sætter kurs tilbage mod Sjælland. Det er en lang tur hjem og jeg tænker dagen igennem. Trods uheld har det været en super dag. Enormt sjov og med maksimalt adrenalin. Jeg har selv været bag rattet og min oplevelse bekræfter hvad jeg skal købe. Jeg er helt sikker i min sag og nu går jagten for alvor ind.

Hvad kan du selv gøre?

- Prøv at køre på bane hvor du kan give mere gas end på offentlig vej. Det er sjovt og godt til afklaring af om du bliver tændt eller ikke.
- Kør i din egen bil – eller deltag i et arrangement hvor du kan køre en mere frisk bil du lejer.
- Første gang på bane skal du tage det stille og roligt fra start. Byg farten op over tid.

Nu bliver det alvor

Forelsket

Jeg holder stadig øje med bilmarkedet. Gennem en periode er der kommet interessante biler op i Spanien og Italien, men de har ikke så meget ekstra at byde på at jeg vil bruge tid på dem. Min vurdering er at det er mere gennemskueligt og lettere at finde og købe en Elise i Tyskland. Jeg kan tale tysk og mht. transport er det langt lettere end at hente en bil i Sydeuropa. I Tyskland findes det største og bedste udbud så det er hvad jeg fokuserer på.

Nu ser jeg dog en bil i Wien, Østrig som kan være et godt bud på det jeg leder efter. Den stikker i den grad ud i sammenligning med de andre biler der er til salg. Det er en speciel jubilæumsudgave med en særlig orange farve. Prisen og det hele synes at være rigtig. Jeg nærlæser beskrivelsen for at tjekke om jeg har overset noget. Den ser sindssyg fed ud og der er godt ekstra udstyr. Jeg er vild med den bil! Det er den bil jeg vil gå efter. Den skal blive min! Skuffelsen bliver stor hvis det ikke lykkes. Jeg har taget min beslutning!



Jeg planlægger derfor i detaljer hvordan købet skal gennemføres. Jeg noterer mig på en liste hvad jeg skal være særlig opmærksom på. Jeg ringer til sælgeren og får en kort snak. Jeg forhører mig om der har været skader på bilen. Jeg spørger om der buler eller ridser og om den er blevet vedligeholdt. Samtalen er god og alt tegner godt. Jeg spørger om der er servicehæfte og værkstedsregninger med for bilens historie. Sådanne papirer er en forudsætning for handlen. Sælger bekræfter at dette vil være med ved en handel. Efter første samtale med sælgeren over telefon bliver vi enige om at bruge mail fremover. Den er den mest klare og sikre måde at kommunikere på.

Nu har jeg konstant en opstemt og lidt urolig fornemmelse i maven. Det er en positiv uro og jeg kan slet ikke vente på at komme videre. Jeg synes det går lidt for langsomt når jeg venter på at sælger skal vende tilbage med svar på mine spørgsmål. Jeg spørger hvordan betaling skal foregå hvis vi bliver enige og klar til en aftale. Jeg får oplyst at der kun er to måder at betale på. Det er enten kontant i butikken eller ved bankoverførsel. Jeg foreslår en international bank check men det bliver afvist. Da jeg ikke har lyst til at have et stort beløb på mig bliver løsningen en overførsel via bank.

Sælger nævner at der er andre interesserede og opfordrer til at jeg beslutter mig. Det er måske bare et sælgertrick, men jeg mærker presset for det er netop den bil jeg vil have. Jeg tjekker et par ting mere og alt tegner godt. Jeg tager beslutningen om at slå til og meddeler sælger at jeg vil købe den som aftalt. Jeg kontakter min bank og får overført pengene. Jeg aftaler med sælger hvornår vi præcist skal mødes. Det hele er klart men tiden går uendeligt langsomt. Jeg kan bare ikke vente. Flere nætter sover jeg dårligt fordi jeg spekulerer over processen. Jeg forestiller mig hvordan det bliver og glæder mig bare helt sindssygt til at sidde i bilen. Tankerne flyver rundt som under en stormfuld forelskelse.

Gøre klar

Tiden snegler sig af sted men hovedet er fuldt af alt det jeg skal tænke over og have gjort. Jeg får brug for eksportplader og beder sælger om at sørge for dem så de er klar til at sætte på bilen ved afhentning. Med dem på bilen kan jeg køre til den danske grænse. Eksportplader er nødvendige og koster 400 €. Jeg sender en kopi af mit pas samt en fuldmagt til sælgeren og han anskaffer pladerne på mine vegne. Det er lettere at få danske prøvenummerplader. På SKAT's hjemmeside bestiller jeg pladerne. De koster 100 kr. per dag. Jeg betaler online og de kommer få dage senere med posten.

Som en del af købet og processen udarbejdes en købsaftale og en slutseddel. Her skal der være data på bilen og en købssum (ikke eksportpris) skal fremgå. Der skal være informationer om både køber og sælger.

En anden af mine mange overvejelser er hvordan jeg skal transportere min fine nye bil sikkert hjem. Min første tanke er at leje en trailer eller en autotransporter for at køre ned til Wien og hente den. Det koster cirka 1.000 kr. per dag og vil være dyrt, men vil gøre det lettere ved at jeg undgår eksportplader og danske prøveplader. Jeg vælger dog at flyve ned og køre bilen hjem. Planen er at tage af sted sammen med min ældste søn, Rasmus. Det bliver den første far/søn oplevelse med bilen, men det bliver ikke den sidste. Det at køre den hjem selv er simpelthen en federe og mere rigtig oplevelse for mig når jeg skal hente min drøm. Jeg bestiller derfor 2 enkeltbilletter til Wien og det bliver fedt at køre bilen hjem selv til Danmark, men jeg er samtidigt lidt betænkelig. Jeg har ikke en kaskoforsikring på bilen. Jeg undersøger om en forsikring kan laves for selve turen, men kan ikke finde en rimelig løsning. Der er ansvarsforsikring via eksportplader og de danske prøvenummerplader. Jeg må undvære forsikring mod tyveri eller skader undervejs på turen. Jeg tager chancen og vil køre med ekstra eftertænksomhed.

Tur / retur

Nu har jeg alle aftaler på plads og bilen er betalt. Det er tidlig lørdag morgen. Min søn og jeg tager af sted for at tage flyveren til Wien. I nat vil vi være retur i Danmark med drømmebilen! Med på rejsen har jeg alle de tjeklister jeg har udarbejdet og alle de papirer som jeg mener jeg kan få behov for. Det er kvitteringer, korrespondance, adresser osv.

Flyveturen går fint og ved ankomst til Wien kommer vi hurtigt ud af lufthavnen. Vi finder en taxi og udpeger Lotus forhandleren adresse. Ved ankomst ser jeg straks min orange drøm i udstillingsvinduet. Den står længst fremme og nærmest lyser i den lavtstående sol. Det gipper i mig og det er helt uvirkeligt at denne fede bil nu er min.



Min skinnende Lotus Elise i nypudset og ny-bil-duftende tilstand blandt andre lækre sportsvogne hos den Østrigske forhandler.

Jeg går bilen igennem og opdager at der er en virkelig fed udstødning monteret med kun ét større centralt afgangsrør. Bilen startes og motoren lyder fantastisk. Jeg spørger sælger om det er en standard udstødning. Det er det ikke, men en original sportsudstødning. En super positiv overraskelse! Jeg må konstatere at jeg ikke ved alt om bilen selvom jeg har forberedt mig. Jeg fortsætter min gennemgang og sammen med sælger tjekker jeg at det angivne stelnummer på den originale registreringsattest (KFz-brief / fahrzeugbrief) stemmer overens med det på bilen. Ved gennemgang viser det sig at forreste højre blinklys ikke virker. Det skal laves og bilen bliver derfor trillet ud på værkstedet.



Bilen er på værkstedet for at udskifte en pære i højre blinklys.



Udskiftningen går hurtigt.



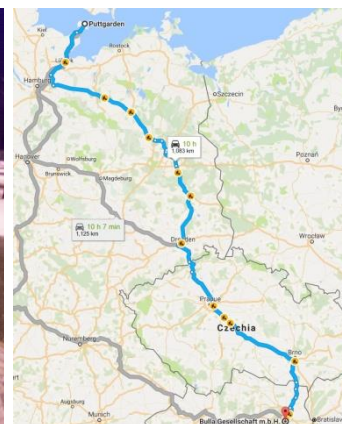
De sidste papirer underskrives.

I løbet af 10-15 minutter bliver det fixet. Sælgeren undskylder at det ikke var blevet klaret på forhånd, men jeg syntes egentlig ikke det er noget større problem. Som tegn på sælgerens gode vilje og undskyldning giver han mig to krus fra Lotus 60-års jubilæum. Dejlig gave som jeg glad modtager.

Sælgeren og jeg har haft en rigtig god dialog lige fra første snak over telefon og derefter via mail. Han er flink, hjælpsom og imødekommende. Min oplevelse af processen er rigtig god. Jeg er tryk hvilket er en vigtig ting for mig. Jeg ser mekanikerne gøre arbejdet færdigt. Jeg går lidt rundt og studerer bilens detaljer. Det er bare en overdrevent fed følelse at bilen nu er min!

Vi går på kontoret afslutter med at få underskrevet papirer og udvekslet kvitteringer. Jeg spørger til om bilen er klar til at køre hjem til Danmark. Det er tjekket at der er olie og vand nok på. Sammen tjekker vi dæktryk. Jeg får nøglerne og kører en tur. Dels for at tjekke bilen en ekstra gang og for at fylde tanken. Jeg pakker bilen med de sidste ting og gør klar til afgang. Jeg giver det sidste håndtryk, siger tak for handlen hvorefter Rasmus og jeg tager af sted mod Danmark. Sælger ønsker os mange gode oplevelser og jeg er overbevist om at der bliver mange gode eventyr! Den skal bruges til cruise med konen, sportslige ture og til trackday events.

Turen op gennem Europa går fint. Først gennem Østrig, hvor vejret varierer mellem vintersol, slud og decideret sne. Det er vintervejr. Hastigheden er lav og forsigtigheden er stor. Jeg har fået monteret Bridgestone Blizzak vinterdæk på bilen. De kostede 500 € men er en god beslutning når der er sne og is under turen hjem. Det er ikke optimale vilkår for en sommer sportsvogn, men det er en kæmpe fornøjelse. Knægten og jeg kigger på hinanden en gang imellem og smiler bredt. Vi har en sportsvogn!



Nye kørehandsker taget i brug. Bilen køler ned under et natligt stop et sted midt i Tyskland. Mulige ruter fra Wien til Danmark.

Nu er det blevet eftermiddag og vi er kommet til den tyske grænse. Vi fortsætter og gør holdt et par gange op gennem Tyskland. Jeg tjekker ved hvert stop bilen flere gange før vi går ind og spiser. Jeg ser efter om den er parkeret sikkert og om den er låst korrekt osv. Mens vi suser af sted studerer og drøfter vi bilens detaljer. Det er en lang tur men vi nyder rejsen. Målet er at nå til Rostock-Gedser færgen kl. 22.15. Takket været en god planlægning og GPS kommer vi frem til færgenhavnen 15 minutters før afgang. Vi kører om bord på færgen og jeg kan tage en blunder samt strække benene lidt ud før den sidste distance gennem Danmark. Se video fra besøget hos forhandleren og turen hjem [her](#).



På færgen fra Puttgarden til Rødby med danske prøveplader på. De mange kilometre fra Wien i vinterligt vejr kan ses på bilen.

Meget tidlig søndag morgen kl. 2.30 kører jeg bilen ind i min carport hjemme. Rasmus og jeg åbner hoveddøren for at komme i seng. Vi bliver mødt af min kone og min yngste søn som simpelthen skal se bilen før de vil sove videre. Fantastisk! Humøret er højt. Vi er totalt ovenpå alle sammen. Det er faktisk svært at falde i søvn. Jeg har lige opnået endnu et mål i mit lykkehjul. Året er 2013 og som så ofte før er noget gået i opfyldelse sket tidligere end defineret. Min drøm er virkeliggjort 2 år før fastsat mål.

Hvad kan du selv gøre?

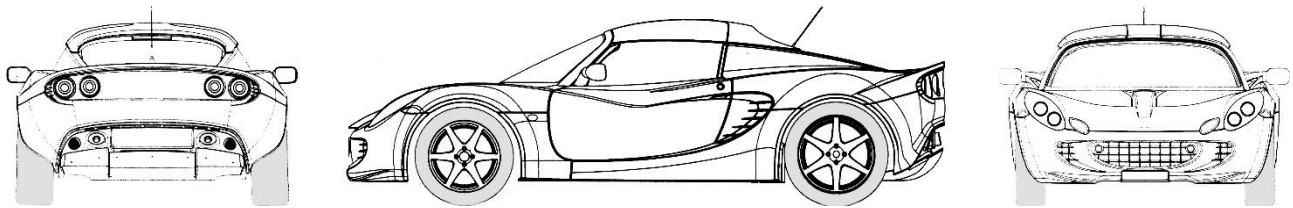
- Tag dig tiden til at afklare mest muligt på forhånd med sælger.
- Skab dig et overblik over hele forløbet og de forskellige elementer i processen.
- Sørg for at være på forberedt på alle detaljer, herunder dokumentation og finansiering.

Min orange drøm

Bilen jeg har købt er fra 2008 og den er baseret på indstigningsmodellen Lotus Elise S. Det er en såkaldt S2, altså en serie 2 som adskiller fra S1 modellen på flere måder. Min bil er en såkaldt *Limited Edition*, men baserer sig motormæssigt på den standardmodel. Det er en speciel udgave som fejrer 40-års jubilæum i 2007 for produktion på Lotus fabrikken i Hethel. Der er kun produceret 50 biler af netop denne type og min er faktisk én ud af kun 9 som er markeret med et Union Jack flag bagpå. Nørdet, men skægt for mig at vide.

Min bil adskiller sig fra standard S modellen i det væsentligste på disse områder:

- To airbags.
- Speciel farve, *Burnt Orange*.
- Hardtop, midterkonsol og indvendige paneler i karosserifarven orange.
- Sort farvet bagerste diffuser og hjul.
- Orange farvede bremsekalibre.
- Læder interiør med orange syninger.
- Unikke landespecifikke markeringer, min med Storbritannien/UK.



En Lotus Elise S2 skitseret og vist bagfra, fra siden og forfra. Der er forskelle ift. min bil, eksempelvis udstødning, diffuser og køler.

Den særlige lak er en såkaldt *Premium Paint* i farven *Burnt Orange*. Prisen er cirka den dobbelte ift. en standard metallak. Især i sollys kommer den specielle farve kommer til udtryk.



Bilen er nyvasket, pudset og poleret.

Kabinen er også rengjort og tørret over.

En af mange særlige detaljer fra bilen.

Bilens ydelse svarer til standard S modellen med en acceleration 0 - 100 km/h på 6.1 sekunder. Topfarten er på cirka 205 km/h. Den har 136 HK som leveres fra en 1.8 L Toyota motor.

Bilen har ekstra udstyr svarende nogenlunde til tilvalget fra Lotus fabrikkens *Touring Pack*. Det inkluderer bl.a. læder ProBax sæder, læder dør paneler, læder trim på center konsol, sorte måtter med broderede Elise logo og mere støjdemping. Som noget helt specielt er en sportsudstødning monteret og den giver en skøn lyd. Jeg har lavet en lille præsentationsvideo af min bil som viser noget af dette og kan ses [her](#).

Sportsvogne fra Lotus har altid været kendt for deres lave vægt og gode køreegenskaber. Det er også kendetegnene for min Lotus. Firmaet blev stiftet af Colin Chapman og har nu base i Hethel som ligger i Norfolk i det sydøstlige England.

Adding power makes you faster on the straights. Subtracting weight makes you faster everywhere. Simplify, then add lightness.

Colin Chapman (Lotus stifter)

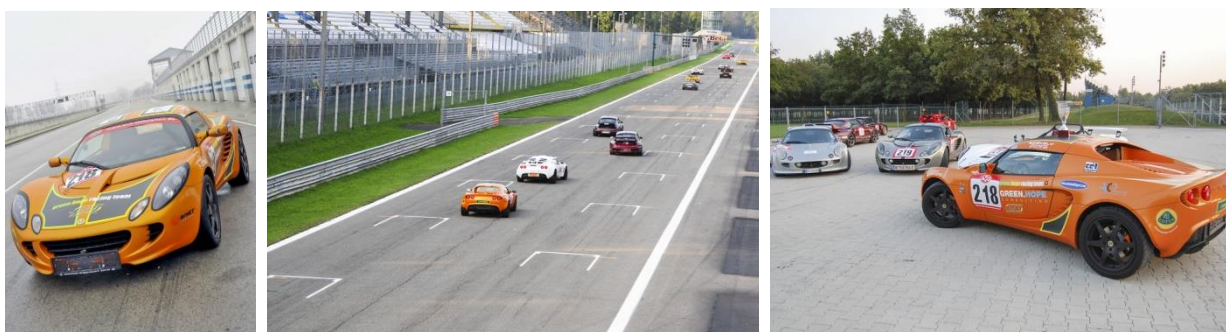
Lotus er berømt for både racerbiler og sportsvogne. De mest kendte er modellerne Esprit, Elan, Europa, Elise og Exige. Elisen er den bedst sælgende og mest succesfulde model som Lotus har haft. Den blev introduceret i september 1996. Modellen har et aluminium chassis hvilket er med til at gøre den både meget let og stiv. De første udgaver vejede kun omkring 750 kg. Modellen har de klassiske dyder for en sportsvogn med kun to sæder, baghjulstræk og centermotor. De første modeller havde motor fra Rover men nu er det Toyota som leverer motorerne.

Bilens historie

Da jeg købte bilen lykkedes det mig faktisk ikke at få servicebogen eller anden dokumentation på udført service med på bilen. Jeg forsøger nu at finde ud af så meget som muligt gennem forhandleren og via den tidligere ejer. Jeg spørger til værkstedets service notater hos forhandleren hvor jeg købte bilen. Gennem Lotus hovedkvarteret i Hethel får jeg med assistance fra sælgeren data på bilens alarm og bilens nøglekoder samt låseboltene. Fra forhandleren får jeg kopier af alle de værkstedsregninger de har i deres system.

Herfra rekonstruerer jeg servicebogen nogenlunde og vil bruge det som udgangspunkt fremadrettet. Jeg får via den originale synsattest også navnet på den tidligere ejer da hans navn fremgår.

Med lidt søgning finder jeg kontaktoplysningerne på den tidligere ejer og skriver til ham. Han svarer hurtigt tilbage og er utrolig imødekommende. Jeg får en dialog i gang og han er kimen til en utrolig masse værdifuld viden om bilens historie. Bilens tidligere liv er interessant og jeg spørger efter mere materiale. Den tidligere ejer ender med at sende mig diverse dokumenter og en DVD som fortæller historien om bilens anvendelse og også viser udført service fra ny indtil mit køb. Det er fedt at jeg har fået historikken på plads. Jeg har nu en række gode billeder og video fra diverse hændelser og oplevelser han haft med bilen. Jeg kan se at bilen har kørt på Monza i Italien, hvor den blev nr. 2 i et løb.



Tidligere billeder af min bil fra løb på Monza hvor der var påført markeringer, sponsonavne og logoer i plastfolie og klistermærker.

Bilen har også kørt på Euroring ved Budapest og der er billeder af min bil foran kasinoet i Monaco. I materialet er ejerforholdene gengivet og den blev købt fra ny af ejer nr. 1 i Ungarn. Da han flyttede til Tyskland blev han nødt til at sælge grundet leasingkontraktens udformning. Han savnede bilen og fortrød meget at han solgte den. Han købte derfor bilen tilbage igen og brugte mere end 10.000 € på at få bilen i såkaldt *mint condition* igen. Desværre for ham måtte han igen sælge bilen pga. sygdom og jeg er ejer nr. 3. Bilen har således været på ungarske og tyske plader. Nu er den blevet solgt i Østrig til mig for at komme på danske plader. Den har i sandhed været på tur i Europa og det er min plan at den kommer på tur igen.



Min bil med markeringer og kørenummer klar til racerløb.

Car history - owners and service						
Year	Month	Date	KM stand	Plates	Event	Ownership
2007					The car is ordered for a company located in Hungary.	
2008	February				The car is delivered.	Zsolt Szemerszky
2008	April	2008-04-04		LEJ-190	First registration.	
2009	Summer				Sold	
					The car is damaged slightly on the front end and the front was re-painted	Owner #2
2011					The car is bought back paying €7.000 more than new price, registering it in Germany.	
2011	September		35.300		Engine belt - was this in 2011?	
2011	September	2011-09-16	36.042	Z-02754	Transportation issue - what was the trouble? ("Fahrzeug springt nicht mehr an")	
2011	September	2011-09-08			DRIVE BELT AXON AC CARS	
2011	October	2011-10-10			FROSTSCHUTZ G12 VIOLETT	
2011	October	2011-10-10			New winter tires (Michelin Alpin A4 Tyre)	
2011	October	2011-10-10			Größte Service + Wartungsplan durchgeführt	
2011	October	2011-10-10			OIL FILTER-ELUSE-EXIGE ZZZ	
2011	October	2011-10-10			AIR CLEANER ELEMENT	
2011	October	2011-10-10			THROTTLE BODY ASSEMBLY	
2011	October	2011-10-10			FLOORMAT FIXING-UPPER	
2011	October	2011-10-10			SPARK PLUG	
2011	October	2011-10-10			GASKET-OIL DRAIN PLUG	
2011	October	2011-10-10			FIXING-FOOTMAT LOWER (FEMALE)	Zsolt Szemerszky
2011	October	2011-10-10			WIPER BLADE-ELUSE-EXIGE 04 ON	
2012				B-ZS 713	Renewing everything to most condition spending more than €10.000.	
2012					New air condition generator	
2012					New brake + new extra high performance brake set for track	
2012					New exhaust	
2012					New clutch assembly, clutch release bear, clutch cover and disc assembly	
2012					New flywheel	
2012					New engine belt + an extra short belt - was this in 2012?	
2012					New accumulator	
2012					New fuse	
2012	April	2012-04-22			The car falls under a car elevator	
2013	May				The complete front body was changed into a new one. The service was managed in Vienna, Austria.	
2013	November	2013-11-16	63.800		First contact to Bulla starting the process of buying the car	
2013	December	2013-12-07			The car is picked up in Vienna and driven to Denmark	Gert Rathmer

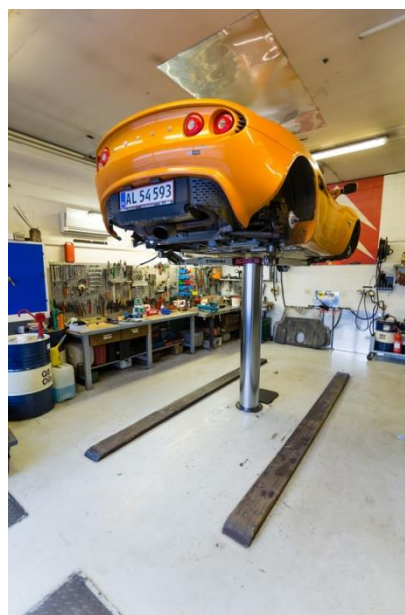
Bilens samlede historik før mit køb samlet og dokumenteret i regneark.

Hvad kan du selv gøre?

- Spørg til historik, servicehæfte, værkstedsregninger, billede materiale, gode historier osv.

Eftersyn før syn

Nu skal jeg have bilen synet og sat plader på. Jeg vil sikre mig at den kommer gennem syn og registrering uden nogle problemer. Jeg kører derfor bilen på værksted til en gennemgang og et serviceeftersyn. Jeg laver en aftale med Per Bredager som har værkstedet PB Biler i Ejby. Per har selv en Lotus Elise og har udført mange forskellige opgaver på mange Lotus biler. Han har udført reparationer, opgraderinger og serviceeftersyn. Det er et godt lille dedikeret værksted med plads til et par biler og med det nødvendige værktøj og computerudstyr som skal bruges for at kunne udføre service, justering, montering osv.



Værkstedet PB Biler som jeg har valgt til at servicere min bil. Ejereren kører selv Lotus. Bilen på liften under eftersyn og justering.

Bilen skal være fuldstændig klar til min første sæson og nogle af de ting jeg selv skal have lavet er:

- Tjek/skift af olie, oliefilter og luftfilter.
- Tjek/skift af gearkasse olie, bremsevæske og kølervæske.
- Tjek/skift af air condition væske.
- Skift til bedre bremseklodser.
- Tjek og sandblæsning/afdrejning af bremseskiver.
- Nye støddæmpere bagpå.
- Udskiftning af tændrør.
- Udskiftning til et mere fast motorophæng.
- Opstramning af gearskiftet til mere fast og dermed bedre, især under trackdays.
- Gummibøsninger samt tape til sikring mod vibrationslyde fra hjulkasser osv.
- Nye fingerskruer til motorhjelm så den hurtigt kan tages helt af og gøre adgang lettere.
- Udskifte "trætte" rustne skruer og optimering med bedre bøsninger, bolte, lejer og lign.
- Herudover supplerende spray smøring ved de bevægelige dele. (Ikke kun fedt som samler snavs)

Under gennemgangen opdages at der mangler et varmeskjold et enkelt sted rundt om katalysatoren og udstødningen. Det bliver bestilt hjem og monteret. Det er rart at få bilen gennemgået og tjekket.



Den del af udstødningen hvor der ikke er varmeskjold – samt de to dele (top og bund) til det nye varmeskjold som monteres.

Der er andre ting som kan forbedres og tunes men det vælger jeg ikke til i første omgang. Eksempler:

- Større og bedre dæk.
- En soft-top i stof der kan rulles sammen og være i bilen.
- Nyt mindre og lettere batteri som er mere robust overfor banekørsel.
- Justerbare støddæmpere og andre fjedre til erstatning af standard Bilstein.
- Ny luftkøler i fronten hvor delene på originalen i plast erstattes af metal.
- Fjerne katalysatoren for bedre lyd og ydelse, flere HK.
- Skifte til en anden oliesump og ny oliepumpe.
- Skiftet til et andet svinghjul.

Hvad kan du selv gøre?

- Få bilen tjekket og gør brug af nogle som kender mærket, typen og modellen godt

Syn

Jeg har nu bilen i Danmark. Den er blevet tjekket og udbedret hvor det var nødvendigt. Næste skridt at få den gennem told og indregistreret. Snart skal jeg nyde foråret bag rattet af min Elise. Jeg kan ikke vente!

Jeg går på nettet og reserverer tid hos Applus synshal til told- og registreringssyn. Online køber jeg prøveplader som jeg modtager med posten. Jeg tjekker en ekstra gang at alle pærer virker osv. Jeg føler mig parat til synet efter en god proces og forberedelse. Før jeg kører til synshallen tager jeg en god lang tur i bilen. Det er fedt at køre min nye fine bil når jeg har muligheden for det med prøveplader på. Mere vigtigt er det dog at få varmet bilen op og "skurre" bremsene rene så de bremses optimalt osv. Når motoren har en god driftstemperatur forurener den sikkert også mindre end når den er kold. Det kan blive vigtigt ved den test. Én ting jeg er spændt på er vurderingen af støjniveauet fra min sportsudstødning. Jeg tror den er helt OK men kan ikke lade være med at spekulere på om den måske støjer den mere end tilladt.

Jeg er nu ankommet til synshallen og bliver hurtigt kaldt ind. Inspektøren siger at det er en spændende bil. Humøret er godt. Jeg ved ikke præcist hvad der skal ske, men for at være godt forberedt har jeg taget kopier af alle papirer fra handlen i Østrig, herunder:

- Faktura med prisen, data på mig som køber og alle informationer om sælger.
- Registreringsbevis.
- Registreringsdata fra den statslige database.
- Godkendelse fra syn.
- Forsikringer på eksport plader og prøveplader.
- Godkendelse til prøvekørsel.

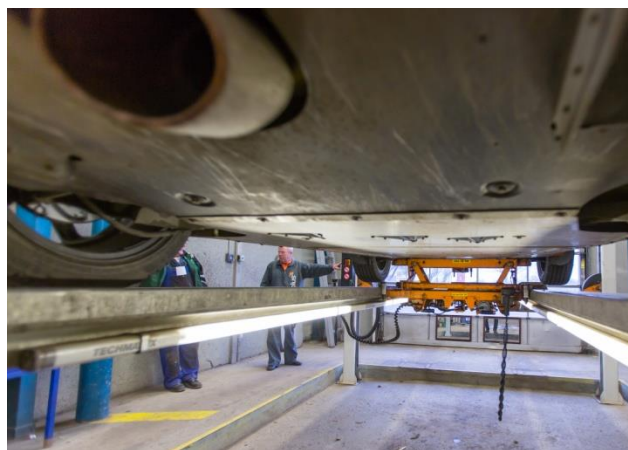
Jeg bliver ikke spurgt om kopier, men synsmanden beder om at se enkelte papirer undervejs for at få specifikke data.

Toldsyn

Den første del er todsynet hvor synshallen tjekker min bils identitet ved stelnummeret. Jeg har et stelnummer i forruden, men det er ikke tilstrækkeligt. Det skal være slået ind i chassiset. Da hverken synsmand eller jeg kan finde stelnummeret søger jeg på nettet. Jeg finder hurtigt ud af at nummeret er ved forhjulet. Sammen finder vi det på vangen bag højre forhjul.



Inspektøren leder efter og finder bilens stelnummer.



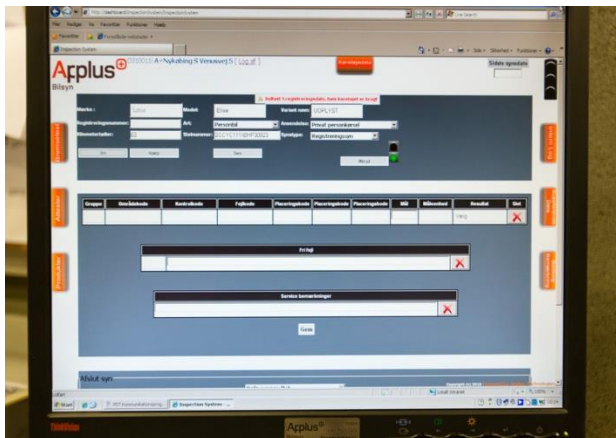
Et kig til bilens udstødning og flade bund mens den er på liften.

Nu aflæser inspektøren kilometerstand via displayet i instrumentbrættet og han taster de fundne data ind i det såkaldte DMR system. Jeg assisterer med at finde dokumenterne han efterspørger, herunder registreringsbevis, det såkaldte E-nummer vedr. typegodkendelse, primære nøgletal som vægt, forbrug og motorstørrelse.

Jeg har ikke vasket bilen efter turen fra Wien og hjem. Den er således ikke funklende ren. Jeg får den nok ikke vurderet mere gavnligt af den grund, men man ved jo aldrig. Inspektøren vurderer min Elise til at være en standard Lotus Elise S i middel stand som har kørt en del kilometer. Det er jeg enig i. Synsmanden gennemgår nu en række optioner som skal angives og krydses af i systemet, herunder ABS, airbags, air con, metallak og radio. Jeg har en hardtop og læder indtræk men det noteres ikke specifikt.

Registreringssyn

Efter veloverstået toldsyn skal bilen nu registreringssynes. Lovligheden skal ganske enkelt tjekkes som ved et normalt periodisk syn. Min Elise er heldigvis i fremragende stand. Der er ingen anmærkninger overhovedet og synshallen udtrykker at der er både gode bremses samt en meget fin udstødningstest. Det er jeg meget glad for at høre! Der er heller ingen kommentarer til støjniveauet fra sportsudstødningen. Faktisk udtrykker synsmanden stor tilfredshed med lyden da han vender tilbage efter en kort køretur.



Udstødningstesten er i gang. Registrering af stelnummer mv. er i gang i synshallens system. Synsrapporten gøres helt færdig.

Jeg får en udskrift af det som nu er indberettet til Motorregistret. Jeg modtager også en synsrapport hvor der er anført at køretøjet er godkendt. Jeg er meget tilfreds med at alt går som planlagt og ønsket.

Hvad kan du selv gøre?

- Vær forberedt og vær vidende om indhold og krav under både toldsyn og registreringssyn.

Indregistrering

Jeg er ivrig efter at få registreringsattesten på plads. Den er meget vigtig da den er en forudsætning for indregistrering. Indregistrering er en forudsætning for at kunne forsikre bilen. Derfor skal jeg have dette på plads så hurtigt som muligt og så godt som muligt.

Jeg går ind på Motorregistrets hjemmeside og beder SKAT om at igangsætte arbejdet med at fastsætte registreringsafgiften. Det er ret enkelt. Jeg bruger stelnummeret som reference og indtaster nogle få data. Systemet giver mig ingen kvittering eller angivelse af hvornår jeg kan forvente et svar. Det må jeg undersøge nærmere og søger hjælp. Det giver et chok! Erfaringerne fra andre er at ventetiden kan gå fra uger til måneder. Det mest præcise bud er på 6-7 uger. Suk!

Hvis jeg ønsker at få plader på bilen omgående med fastlagt afgift ved indregistrering er der firmaer som tilbyder dette. Den service koster dog flere tusinde kroner. Det har jeg ikke lyst til at betale. Jeg vælger at bruge den normale proces for indregistrering. Hvis SKAT til den tid kræver et urimeligt beløb vil jeg klage og forhandle. Det ved jeg slet ikke hvordan jeg gør, men jeg er besluttet på at udfordre en for høj afgift. Det vil betyde at der kan gå endnu længere tid før jeg kan få bilen gennem indregistrering. Jeg håber alt går glat, men indstiller mig på en langsommelig proces henover vinteren.

Vinter ventetid

Min Elise skal stå i min carport i noget tid og gennem vinteren. For at beskytte bilen køber jeg et særligt Elise tilpasset cover for at beskytte mod snavs og vejrlig. Specifikt køber jeg et "Lotus Elise & Exige 'Sahara' Tailored Car Cover for in garage use" fra hjemmesiden CoverYourCar.co.uk og modtager det få dage senere. Coveret er faktisk af en indendørs-type og i et materiale der er åbent. På den måde kan fugt komme gennem og det er meget vigtigt. De fleste andre biler er lavet med stålplader. Min Elise er formet i lakeret glasfiber og det må ikke lukkes hermetisk. Et lufttæt cover kan betyde at malingen bobler op!

For at gøre klar til at pakke bilen væk under coveret vasker jeg den godt. Vejsalt skal ikke sidde vinteren over og ætse i lak eller aluminium. Jeg køber en mikrofiber vaskehandske og mikrofiber klude. Jeg køber også bil shampoo uden voks samt en såkaldt Aqua Wax fra Autoglym. En kold lørdag mellem jul og nytår giver jeg bilen den store vasketur. Det er lidt køligt, men særdeles tilfredsstillende. Først gør jeg bilen våd med haveslangen. Herefter vasker jeg den med bil shampoo. Hvor det kræves tager jeg ekstra fat for at fjerne insektrester, sorte streger, vejsalt osv. Jeg skyller bilen grundigt og giver den herefter en voksbehandling. Det foregår ved at jeg sprøjter voksen på den våde bil og tørrer efter. Bilen skinner igen og er ren ude og inde. Jeg kører bilen ind i carporten og sætter den under cover.



Det fornøjelige arbejde med at sæbe ind, vaske og skylle.



Efter rengøring sprøjter jeg en voks på den våde bil og tørrer efter.

Bilen er ren og fin. Den er køreklar men jeg skal stille den væk indtil foråret og tilbagemelding fra SKAT. Jeg er lidt nervøs for at have bilen stående uden forsikring. Den er gemt væk og mit kvarter er et normalt pænt villakvarter, men jeg er alligevel en smule utryg ved situationen. Selvom der er tyverialarm og startspærre i bilen vælger jeg at gøre lidt ekstra.

Jeg køber en hjullås i CarLab og sætter den på præventivt. Det vil i alle tilfælde ikke skade hvis nogen skulle få tyvagtige idéer. Jeg vil beskytte bilen yderligere. Derfor kører jeg i trælasten og køber nogle plader som jeg lukker carportens ene side af med. Nu føler jeg den er godt sikret mod tyveri og heftigt vejr.



Jeg har lukket den ene side af min carport af for vinteren.



Hjul låsen som jeg sætter på bilens baghjul som ekstra tyverisikring.

Det er en nødløsning at bilen står i min egen carport henover vinteren. Når min Elise skal stilles væk til næste vinter vil jeg køre den til et sted indrettet til formålet. Her skal den stå i sikkerhed, tørt og forsikret sammen med andre engelske two-seaters. Lige nu er mit valg at parkere den et par måneder hos mig selv. Jeg overvejer om jeg skal have en batterilader tilkoblet under opbevaring. Det er måske ikke så nødvendigt i den relativt korte perioder der vil gå før jeg begynder at bruge bilen. Men jeg ønsker ikke at strømmen forsvinder fra bilens elektronik, alarm og startspærring. Jeg vil undgå den slags problemer så jeg skal kode bilens systemer om. Jeg beslutter mig for at gøre noget ved det og køber online en interval batterilader. Konkret er det en CTEK XS-0.8 som kan holde batteriet fuld opladet mens det sidder i bilen. Jeg modtager laderen få dage senere og monterer den. Hvis der kommer dage med hård frost kan jeg eventuelt slukke for opladning midlertidigt.

Der er en anden ting som jeg gerne vil sikre mig ift. vinteren. Jeg vil tjekke om kølervæsken i kølesystem og motor (stadig) er frostsikker. Hvis den ikke er det kan det betyde store skader. For at tjekke kølervæsken bruger jeg et sugerør til at tage en prøve fra ekspansionsbeholderen. Jeg fylder prøven i en lille frostpose og lægger den i fryseren. Min prøve har ligget i fryseren i cirka et døgn og kølervæsken er ikke frosset til is. Godt! Jeg føler mig derfor sikker på at motoren ikke ville lide skade under flere dage med frost.

Jeg kan se at der ikke er så meget kølervæske på bilen. Min vurdering er at det umiddelbart er under minimum på den lille beholder. Jeg vil hælde noget kølervæske på for at fylde efter. Jeg tjekker online hvad der er den Lotus godkendte og anbefalede kølervæske. Den kan bestilles via hjemmesiden eliseparts.com. Det er en kvalitet som også hæmmer korrosion i både motor og kølesystem. Jeg vælger dog alligevel ikke at købe denne i England. Leveringsomkostningerne er mange gange dyrere end selve frostvæsken. Motorproducenten Toyota har angivet nogle specifikationer ("TSK 2601G") til bilen. Jeg undersøger via nettet hvor jeg kan købe noget der lever op til de specifikationer. Min konklusion er at jeg kører forbi en Q8 tank og køber en rød "Antifreeze Long Life". Det er den samme farve og type som den der er på bilen allerede, så det fylder jeg efter med.

Jeg gør ikke mere nu og er klar til den alt for lange ventetid indtil indregistrering er på plads og mine nummerplader er anskaffet. Jeg har aldrig glædet mig så meget til at foråret kommer.

Hvad kan du selv gøre?

- Finde ud af hvor din sportsvogn skal parkere og måske stilles væk i længere perioder.
- Gøre dig klart hvordan bilen klargøres til stilstand.

Afgift og plader

Det er januar og jeg har lige fået frev fra SKAT. Jeg har i spænding ventet på at modtage afgørelsen på registreringsafgiften. Jeg åbner brevet og er meget tilfreds. Jeg skal betale 200.834 kr. Det er ikke en afgørelse jeg ville klage over eller udfordre. Jeg kigger nærmere på baggrunden for ansættelsen af registreringsafgiften. Uden at jeg kan eller vil tage stilling til det korrekte i det udførte arbejde kan jeg se hvor svært det er at finde valide data til at beregne ud fra. Mellem de mange oplysninger der er i materialet fra SKAT kan jeg se hvad der er taget udgangspunkt i. Udregningen baserer sig på en nypris på 739.000 kr. Derefter er der sammenlignet med salg fra bilmarkedet i Danmark. Dels er der solgt en Lotus Elise S1 fra 2001 og dels en Ford Mustang fra 2008. Resultatet er en skønnet handelspris på 330.000 kr. for min Elise og derfor en afgift på cirka 200.000 kr. Jeg er godt tilfreds med den afgørelse. Jeg mener selv at bilen er mere værd ved et eventuelt salg.

Med afgørelsen er jeg klar til at komme videre med indregistreringen. Jeg tager til motorkontoret i Høje-Taastrup hvor jeg relativt glad betaler afgiften. Ved den proces viser det sig at jeg ikke har den fuldstændige originale registreringsattest. Jeg mangler del 1. Jeg har kun fået udleveret del 2 ved købet. Derfor skal jeg have assistance til at få bilen registreret i CMR. Jeg får navnene på to personer hos SKAT som jeg skal sende dokumentation til som beviser at bilen reelt er min. Støn! Jeg havde ikke forudset dette intermezzo og er lidt irriteret over at jeg ikke får plader på den dag. Ventetiden for at få denne nye forhindring på plads oplyses til at være 3-4 uger. Jeg er utålmodig! Foråret nærmer sig hastigt og jeg håber det vil gå hurtigere. Processen med at importere en bil kan tydeligvis have mange sten på vejen.

Jeg sender en kopi af den originale registreringsattest og af den originale tyske synsattest til de kontakter jeg er blevet oplyst. Jeg sender også en kopi af den underskrevne faktura fra forhandleren. Jeg er tilbage i en venteposition. Suk!

Der er gået 10 dage siden jeg fremsendte den efterspurgte dokumentation og jeg har lige fået tilladelsen til registrering. Nu er alt er på plads og endelig er jeg klar til at få plader på. Humøret når et nyt højdepunkt da den sidste forhindring er væk før jeg kan komme ud og køre for alvor!

Jeg skal have nogle nummerplader, men hvilke? Jeg er ikke parat til at bruge cirka 11.000 kr. ekstra på en ønskenummerplade som "KETHMER" el.lign. Reelt vil jeg gerne have en lidt særlig nummerplade som eksempelvis slutter med "111" som er Lotus fabrikkens modelnummer for Elise. For at undersøge mine muligheder skriver jeg til Applus og Quick Bilsyn for at spørge hvor fleksibelt jeg kan vælge nummerplade hos dem. Applus er de eneste som vender positivt tilbage og jeg vælger at besøge deres hovedkontor i Rødovre for at få plader på. Det viser sig dog at jeg ikke kan vælge frit, men må tage den nummerplade som ligger som den næste i stakken. Den er jeg dog okay tilfreds med.

Nu har jeg plader på! Jeg tjekker på dmi.dk efter den helt rigtige vejrudsigt med vedvarende forår. Jeg tjekker også på vejdirektoratet.dk for at se om der stadig saltes på vejene. Jeg er enormt ivrig efter at komme af sted og ud i det grønne i min nye sportsvogn.

Hvad kan du selv gøre?

- Have overblik over processen og krav for indregistrering.
- Sørge for at du har alle papirer på bilen.
- Undersøge hvor du kan få plader på og måske påvirke valget af nummerpladerne.

Ture

Jeg har min bil på plader, vejret er godt og jeg nyder virkelig min sportsvogn. Det er en kæmpe glæde at køre en tur. Jeg har to store drenge og de spørger ofte om vi ikke lige skal tage en tur når nu vejret er godt. Det er dejligt at de har lyst og jeg er altid klar. Min nærmeste familie har selvfølgelig også været med. Det samme har nogle af drengenes venner og det er særdeles befordrende for min motivation til at give en tur når de skamroser min bil og udpeger den som en drøm. Jeg er en stolt og villig chauffør, men kører oftest alene. Det er lækkert bare at komme af sted og lege lidt med accelerationen. Det er sjovt med lidt fart og tempo når jeg er i fuldstændig kontrol. Jeg kører ikke bare stærkt, men rettere kvikt. Det er helt enkelt en super oplevelse hver gang. Køreglæde er svært at beskrive men når jeg opnår at være ét med bilen og glemme tiden helt er det en fantastisk oplevelse. Se eventuelt en tidlig video af en søndagstur [her](#).



Taget tages af til en tur i solskinnet.



Det er en utrolig fornøjelse at se ud af forruden med synet af de to skærme ved hjulkasserne som i smukt design markerer hjørnerne. Det er fedt at kigge i sidespejlene og se gællerne ved luftindtaget. Det er et lækkert syn at se gennem bakspejlet og betragte motoren lige bag ved. Udseende betyder meget. Lyden betyder meget. Jeg nyder at accelerere og høre motoren vræle og arbejde som den tager omdrejninger. På samme måde har den en helt speciel fed lyd når jeg tager farten af, kobler ud og gearer ned. Udstødningen giver en lækker brummende pulserende lyd.

I min Elise er motorveje ikke som udgangspunkt specielt interessante. Dog er der undtagelser på vejnettet hvor der er motorvejskryds. Her kan jeg sagtens tage turen gentagne gange gennem accelerationsbaner og motorvejskurver. Jeg kører godt nok i ring i sløjferne, men opnår stigende fart gennem de bløde sving og fornemmer virkelig bilen arbejde.

Gennem Lotus Klub Danmark arrangeres der månedlige Tirsdagsture. Det er nu april og jeg tager af sted for at deltage i sæsonens første arrangerede tur på Sjælland. Da jeg kommer til mødestedet er der syv andre fine Lotus biler, herunder også Elan og Seven. Efter afgang kører vi i kortage rundt på rigtig mange dejligt snoede veje. Jeg skal orientere mig både fremad og bagud for at holde sammen på optøget. Det er fedt at se hvordan den Seven der kører foran slår ud med bagenden hver gang vi sætter i gang. Bagfra kommer en Elan fræsende for at følge spor og fart. Det er rigtig skægt og en fed måde at nyde interessen på sammen med andre! Det fungerer dog godt og til sidst parkerer vi ved en kro. Alle stiger ud af bilerne med et stort smil på læben. Under en hyggelig middag udveksles idéer og historier før jeg kører hjem igen. Det er en fornøjelse for mig at køre alene, men oplevelsen forstærkes også ved at køre sammen med andre sporty biler.

Billederne herunder er fra et LKD (Lotus Klub Danmark) arrangement og et tip til alle er at man for få penge kan leje et køre areal på Roskilde Lufthavn. Her kan man arrangere manøvre prøver under egen kontrol. Ved et LKD-arrangement her var jeg dygtig nok til at vinde en disciplin.



Diverse Lotus biler på Roskilde Lufthavns område under et træf. Min Elise med GoPro kameraer monteret klar til manøvreprøver.

En særlig fornøjelse er det også at køre på tur med fru. Nu er det blevet maj. Konen og jeg har debut med den orange racer som behagelig åben sommer-bil i et par dage på Samsø. Jeg tager taget af og vi starter vores cruise for at nyde sol og øen. Tempoet er langsomt og behageligt. Vi dufter og mærker naturen. Undervejs taler vi med cyklister og folk der hilser. Det er en relativ sjælden bil i sjælden farve og det kan ikke undgås at vække lidt opsigt. Jeg indrømmer gerne at jeg synes det er fedt at folk vender sig for et ekstra kig eller kommenterer hvor flot bilen er. Vi får en snak hist og her. Bilen får os stille rundt på de små hyggelige veje. Vi finder et spisested tæt på vandet og får en skøn frokost. Super dejligt. Bilen har ikke meget bagageplads, men nok til at pakke sommertøj til et par dage. Vi kan have alt i bilen og når vi parkerer den uden tag efterlader vi ikke værdier i kabinen. Bilen fungerer fremragende og helt efter formålet. Skønt!



Mit orange lyn i sommerlandet. Holder klar på Svendborg havn under vejs til Sydfynsk ø-ferie. Ved en lystbådehavn på Samsø.

Helt små ture er også en stor nydelse. Generelt er min bil ganske enkelt sjov og pumpet med masser af køreglæde! Den føles som en gokart. Det er en floskel som ofte høres. Beskrivelsen rammer dog oplevelsen meget godt. Indstyringen er præcis. Fornemmelsen for vejen og endda dens belægning er super. Det er ikke en behagelig flyder, men der er skruet op for sanseindtrykkene og jeg kan mærke alle små ujævnheder og variationer fra vejen. Jeg smiler når jeg mærker accelerationen og samtidigt hører den fede lyd. Motorens larm og udstødningens vræl gør kun oplevelsen endnu bedre.

Nu er det den tid på året med konfirmationer og via familie, venner og bekendte bliver jeg spurgt om jeg vil køre. Det er både for drenge og piger der bliver spurgt. Hvis jeg har tiden og lysten er jeg frisk på at transportere en konfirmand, tage et par gode billeder og for umagen få en skilling til at dække udgifterne. Jeg har lavet en slags lille brochure og oplysningsseddel til formålet.



Min yngste søn blev kørt til og fra kirken i Elisen da han blev konfirmeret.

Konfirmationskørsel



Kør konfirmanden fra kirken med stil

Planen i korte træk:

- Bilen står klar ved kirken til afhentning.
- Kørsel hvor bilens acceleration mærkes.
- Aflevering hvor festen foregår, herunder foto.




Kort fortalt er bilen en Lotus Elise S med en 1.8 L Toyota motor og 136 hk. Den har en acceleration 0 - 100 km/h på 6.1 sekunder og en topfart på 205 km/h. Den specielle farve hedder Burnt Orange.

Udsnit fra brochuren som jeg giver udvalgte.

Hvad kan du selv gøre?

- Kom ud og køre. Planlæg i forvejen og vær også spontan.
- Tag på tur med bilklub, som ferie eller arrangementer hvor du bliver spurgt om at køre.

Foto

Jeg er ivrig fritidsfotograf og tager en del billeder, men ikke på professionelt niveau. Alligevel vil jeg gerne dele mine erfaringer og give nogle råd til hvordan gode billeder af biler kan tages. Alle normale regler og tip til gode billeder gælder naturligvis som eksempelvis komposition, forgrund og baggrund, kontraster osv. Brug af kameraets teknik er også vigtig, eksempelvis for at få den dybdeskarphe d el.lign. der ønskes.

Generelt synes jeg det er vigtigt at vise en bil i dens rette miljø. En offroader vises nok bedst offroad. En sportsvogn vises bedst på asfalt. Det har jeg ikke altid fulgt men kan selv se hvilken forskel det betyder i billederne. Det kan være fotografisk set uinteressant at se en bil holdende i en parkeringskælder, hvis ikke andre elementer er i spil.

Det primære er jo at hygge sig med sin hobby og her har jeg mulighed for at kombinere to store interesser, biler og foto. Når jeg laver et fedt billede bruger jeg det som baggrund på min PC og deler det måske på Facebook osv.

Fast cars like Porsches and Ferraris - they are things of beauty.

Rod Stewart

Der er reelt mange ting at være opmærksom på når du tager billeder af din bil. Refleksioner i det skinnende metal og glas er altid en udfordring. Derfor kan en gråvejrsdag være at foretrække. En fed bil er interessant i sig selv for mange, men hvis det kan kombineres med en passende baggrund styrker det billedet. Det kan være en stemning, et farvespil eller blot et smukt sted. En bil er jo bedst kørende og det kan være udfordrende at fange det scenarie. Det kan kræve lidt øvelse at lave et godt billede under en forbi kørsel. Kameraet skal panoreres under fotograferingen. Hvis der skal være rotation at se i hjulene når bilen kører forbi er en indstilling med lukketid på 1/160 sek. en god start.

Billeder om natten giver noget helt særligt. Især hvis der er interessant lys i baggrunden og måske skinnende overflade fra regnvejr. Det kræver stativ og lidt øvelse med at styre den længere lukketid. Det kan være meget virkningsfuldt med flere eksponeringer som sættes sammen bagefter. Én eksponering med baggrund, én med lygter tændt og én hvor der males med lys fra en lommelygte, stjerneaster el.lign.

En god huskeregel for mig når jeg fotograferer, er generelt at være bevidst om hvad det er jeg fascineres af. Jeg tænker over hvad det er jeg ønsker at fange billedet. Det er vigtigt at finde de gode vinkler så bilen ser bedst mulig ud. Der kan også være detaljer som skal fotograferes tæt på.

Efter at billederne er knipset skal de altid redigeres. De skal rettes op, beskæres, farvejusteres, manipuleres med justering af lys, farvemætning, skarphed osv. Det er en tidskrævende aktivitet og det tager tid at blive god, men det er sjovt og resultatet kan være enormt tilfredsstillende.

Husk så vidt muligt at fotograferer bilen når den er ren og fin. Ellers koster det meget tid bagefter at fjerne pletter på lakken og glasset fra insekter osv.

Jeg viser herunder nogle af mine egne billeder til inspiration og knytter nogle få kommentarer til hvert foto. Mange af billeder er totaler med bilen placeret i et miljø. Nogle af motiverne er bedre end andre, men jeg håber at de giver et indblik i variationen der er mulig.



Foto hvor jeg forsøger at finde en god komposition og farvespil.



Foto med bilen markant i forgrunden og et miljø i baggrunden.

Det første er fra efterår med varme kulører i naturen der spiller sammen med og underbygger bilens farve. Det andet er i et helt andet miljø og med blålige kolde farver som står i kontrast til bilen.



Foto hvor fascinerende marker og markante strukturerer bruges.



Foto fra samme serie, i monokrom og med fokus på teksturer.

Nogle gange virker fotos bedre i S/H når der er spændende linjer og strukturer. Her er den farvede udgave dog bedst. Efterbehandlingen er større kontrast og skarphed, justering af farverne samt af lys og skygger.



Foto med kontrasten mellem monokrom baggrund og farvet bil.



Foto hvor farverne er forsøgt holdt i det orange-brunlige.

Her har jeg ladet bilen beholde farven for at fremhæve den mod en interessant baggrund i S/H. På det andet har jeg mere valgt at farve hele billedet i de samme nuancer og det står ikke lige så stærkt frem.



Foto i S/H med stor kontrast taget om natten i en færgeshavn.



Foto som er monokromt gråt men med bilen farverig i kontrast.

Her et par andre eksempler på S/H billeder. Det første er lavet om natten. Fotoet har få grå nuancer og er mere hårdt og blankt i udtrykket. Det andet har en lidt mere industriel baggrund og igen med bilen skrabet frit i farver. Det er meget en smagssag hvad der er godt og hvad der ikke virker.



Foto fra nærliggende observatorium – en interessant baggrund.



Foto taget i modlys og efterfølgende mange elementer justeret.

Her har jeg valgt en lokation som jeg tror vækker nysgerrighed i sig selv. Billedet er efterbehandlet for at for at få en mere dramatisk himmel og farvespil. Det andet startede som et ret enkelt billede i modlys og derfor med en masse refleksioner og mørke skyggeområder. Meget er gjort i efterbehandlingen og måske for meget. Omkring bilen anes en halo. Igen en smagssag om billedet er lykkedes eller ikke.

Jeg prøver selv at finde på noget nyt og lege med tingene. Det kan være at male med lys, eksperimentere med multi-eksponering eller brug af en model bil i samme model og farve. Jeg har idéer til flere billeder og glæder mig til at lave dem. Eksempelvis vil jeg også gerne lave nogle bedre skud på en racerbane. Jeg kunne også godt tænke mig at lave en serie billeder af typen med en letpåkledt fotomodel i gammel stil. Jeg har en idé om at lave nogle natbilleder hvor jeg kan lege mere med lys og reflekser.

Lotus Elise billeder

Plan						
Prioritet	Motiv/emne	Deadline	Lokation	Hjælpemidler	Tid	Bemærkninger
H	Plakat (close-up panorama)		Stenbjergvej	50 mm, stativ, liggeunderlag	Middag	
H	Backdrop tema: Havn/Industri		Holbæk Havn, Kalundborg Havn	Pol-filter		
H	Backdrop tema: P-kælder		Novo(OK?), Kbh. midtby	Stativ	Fredag eftermiddag	
H	Backdrop tema: P-plads		Asnæs, Brøndby Stadion		På vej hjem, søndag	
H	Backdrop tema: Råt		Graffiti væg			
H	Backdrop tema: Fiskeleje		Havnebyen, Rørvig			
H	Backdrop tema: High class		Dragsholm Slot (spørg)			
H	Natbillede		Odden færgehavn	Stativ, stjernekaster, lommelygte	Aften, nat	Tegn med lys
H	Morgentåge		Fårevejle, Isefjordområdet		Tidlig morgen	
H	Legetøj (stor/lille)			Modelbil		Tag inspiration med
M	Backdrop tema: Gammelt		Andelslandsbyen	Pol-filter		
M	Backdrop tema: Skov		Høve Skov	Pol-filter	Efterår	
M	Backdrop tema: Teknisk		Omformerstation (EI)			
M	Hal/lade					
M	Spejling i vand		Rørvig Havn, Havnebyen, Holbæk			
M	Backdrop tema: Fornøjelse		Sommerland Sjælland		Uden for sæsonen	
L	Backdrop tema: Strand		Gudminderup, Tengsømark	Pol-filter		
L	Backdrop tema: Rally-agtigt		Grusgrav ved Højby	Pol-filter		

Eksempel på min planlægning og forberedelse til nogle billeder jeg ønsker at lave af bilen i diverse temaer, situationer og miljøer.

Hvad kan du selv gøre?

- Prøv dig frem og vær kreativ. Du skal øve dig for at blive bedre.
- Nyd din bil og tag kameraet med en gang imellem.

En dårlig dag

Jeg bruger min Lotus Elise til trackdays og jeg bruger den til sommerlige ture. Det er skønt at få vind i håret sådan en lun sommeraften og bare køre for sjov. Jeg bruger til tider også bilen til at køre på arbejde. Det sker ikke så tit da det er en tur på cirka 100 km. primært på motorvej. I dag har jeg taget Elisen på arbejde. Det er midt i sommerperioden og solen står højt på himlen. Jeg holder i kø og har faktisk glæde ved det. Jeg har en anden tilstedeværelse i trafikken og jeg ser de andre bilister kigge. Min oplevelse af hele turen er bare anderledes. Da jeg kommer frem til min arbejdsplads skal et par kolleger se nærmere på Elisen. Det er en god start på min dag at tage en sludder om bilen.

Nu er dagen gået og det er en helt almindelig dejlig varm og solrig torsdag eftermiddag. Jeg skal trille hjem igen i min Elise så det er en rigtig plus-dag. På vejen hjem kører jeg forbi et storcenter for at købe et par småting. Der er en stor parkeringsplads og jeg leder efter en plads lidt væk fra indgangen. Der plejer der at være færrest biler og tomme pladser til begge sider. Jeg passer jo på bilen og ønsker ikke parkeringsskader. **BANG!!!** En bil bakker ud fra sin bås og lige ind i siden på mig mens jeg stille kører langs de parkerede biler.

Med ét er det pludseligt en helt igennem dårlig dag. Jeg kan næsten ikke tænke klart og det hele er lidt uvirkeligt. Jeg bander højlydt da jeg springer ud af bilen.



Uheldet er netop sket og jeg tager billeder af situationen. Billederne brugte jeg i forsikrings sagen. Personer er her anonymiseret.

Føreren af den anden bil står ud og siger; "Jeg så dig slet ikke". Jeg er ret ligeglad med hans henvendelse og fokuserer på hvor meget der er sket med min bil. Jeg kan se at skærmen har fået et skrub og luftindtaget er også ramt. Der er mørke striber og en enkelt revne i glasfiberen. Det ser egentligt ikke ud af så meget, men føler mig alligevel hårdt ramt. Han har ødelagt min fantastiske bil! Jeg prøver at forstå hvordan det kunne ske. Jeg bander lidt og udspørger manden, men kontrollerer mit temperament. Han vedkender straks at skylden er hans. Jeg beder om at få hans navn og telefonnummer. Jeg spørger efter forsikringspapirer og hans kørekort. Jeg tager billeder med mobilen og beder om hans mailadresse også. Jeg tager nogle billeder af situationen, stedet og bilerne. Jeg er opsat på at have al dokumentation i på plads til forsikringen. Han prøver at bløde situationen lidt op med nogle spørgsmål, men jeg er slet ikke i humør til sniksnak.

Jeg kigger mere på min bil og er nu sikker på at jeg har fået noteret alle oplysninger samt taget de billeder jeg får behov for. Jeg siger farvel og siger at han vil høre fra mit forsikrings selskab. På vej hjem føler jeg en enorm ærgrelse over hvad der er sket. Det er modpartens forsikrings selskab som skal betale, men jeg ringer til mit eget. Jeg har kaskoforsikring og beskeden er at jeg kan sætte gang i reparation med det samme.

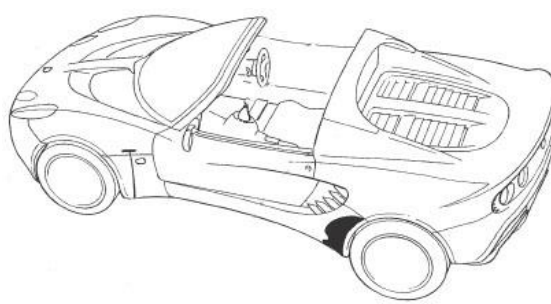
En skærm har fået et tryk og glasfiberen skal repareres. Jeg er nervøs for om den særlige lak bliver som originalen efter reparation. Jeg kører bilen til værkstedet og gennemgår den sammen med min kyndige mekaniker samt en vurderingsekspert. Der tages billeder og noteres hvad der skal laves. Der udarbejdes et reparationstilbud som sendes til mit forsikrings selskab og taksatoren. Min Elise er heldigvis sluppet billigt fra "kysset" og jeg kører hjem igen. Bilen kan bruges som normalt. Det er kosmetiske skader og det er jeg lettet over. Den skal repareres, men jeg behøver ikke melde fra de arrangementer og ture jeg har planlagt.



Skaden inspiceres.



Efter lakering sættes der beskyttelsesfilm på.



Her er beskyttelsesfilmen foran baghjulene markeret.

Jeg har haft ferie i sidste uge og afleverede bilen til reparation. I dag skal jeg hente den igen og kan straks se at resultatet er rigtigt fint. Der er nye glasfiberdele og jeg tjekker grundigt om samlinger og reparationer er i orden. De transparente stenslags-inddækninger som sidder på skærmene er også udskiftet. Den ser renere og mere fin ud end længe. Jeg tjekker i særlig grad om bilens lakering lever op til mine forventninger. Der må ikke være forskelle i nuance, farvespil i metallakken, overfladens klarhed eller i beskaffenhed. Jeg er meget tilfreds med resultatet af denne del også. Jeg kan konstatere at jeg har fået min bil retur i topform.

Hvad kan du selv gøre?

- Rammes du af uheld skal du med foto dokumentere situationen og skaderne med det samme.
- Få alle oplysninger og dokumenter at se før du fortsætter. Tag billeder af kørekort osv.

Must have

Jeg har allerede brugt en del penge på at købe en fed bil. Alligevel kan jeg konstatere at jeg konstant har behov for mere af både stort og småt. Jeg bliver hele tiden klogere på det jeg mangler. Som ny ejer af en sportsvogn starter jeg lidt fra bar bund. Derfor køber jeg diverse gode sager til både cruise og til ræs.

Whoever said money can't buy happiness didn't know where to shop.

Gertrude Stein

Jeg skal være klar til trackdays og kører derfor forbi Lindebjerg Racing i Måløv for at købe nogle ting. Jeg køber en hjelm, en balaclava, køresko og nogle handsker. Jeg kigger på sagerne og vælger en lidt højere kvalitet og pris end jeg først havde tænkt. Jeg er meget tilfreds med det jeg har valgt. Hjelmen er en Sparco CLUB J-1 Trackday hjelm. Jeg køber også en brandhæmmende balaclava. Det er ikke fordi jeg forventer at min bil går op i flammer, men jeg foretrækker at svede i huen frem i selve hjelmen. Min balaclava er en Sparco X-Cool med udvendige syninger. Som køresko køber jeg Sparco Slalom BL. De har middelhårde såle hvilket er tilpas til mig. Jeg prøver handsker og vælger et par Sparco Arrow 7.0. De har også udvendige syninger og et lidt bedre grip på indersiden end dem jeg først havde udset mig på nettet. Det kunne være fedt med en køredragt, men min vurdering er at de er for dyre. Jeg kommer ikke til at bruge den meget. Udstyrmæssigt er jeg nu klar til trackdays. Jeg glæder mig sindssygt til at give noget gas på banerne.

Min fine nye hvide hjelm står på skrivebordet og venter. Den skal da pyntes. Jeg sætter nogle klistermærker på for at gøre den mere personlig. Online har jeg købt nogle Lotus logo mærker, men jeg har også lavet et par klistermærker efter eget design. I Photoshop har jeg designet noget grafik med eget navn, min orange drøm mv. På www.ipixen.dk har jeg for relativt få penge bestilt klistermærker af de forskellige designs jeg har lavet. Jeg dekorerer min hjelm og den er nu klar til brug.



Balaclava, hjelm, sko, handsker.

Kethmer

Mit navne logo som er inspireret af Ferraris logo. Jeg bruger det til min hjelm, hjemmesider mv.

Jeg har brug for en hjelmtaske og på eBay finder jeg den helt rigtige med fleece indvendigt. Nye dæk vil jeg også gerne have på et tidspunkt. Det må dog vente til jeg ved mere præcist hvad jeg ønsker.

Jeg skal snart på flere trackday arrangementer. Det er først og fremmest for at more mig. For at kunne måle omgangstider og lære hurtigst muligt ønsker jeg en laptimer. Hardwareudgaver er gode, men dyre. Jeg er dog blevet opmærksom på en anden software mulighed. Det er en iPhone app ved navn "Harry's Laptimer" som en god start løsning. Den køber og installerer jeg. Med den kan jeg dokumentere omgangstider, topfart, svinghastighed osv. For at øge opdateringsfrekvensen og antallet af datapunkter har jeg købt en ekstern GPS tracker med højere frekvens og dermed større nøjagtighed om hvor bilen præcist er på banen.

Jeg har også anskaffet mig en OBD (On-Board Diagnostics) dongle som tilsluttes bilen og udlæser omdrejningstal, hastighed, temperatur mv. fra bilens styresystem. Kombinationen af bedre køredata og video fra løbene giver et godt grundlag for at analysere og identificere forbedringspunkter.

Hvad kan du selv gøre?

- Lav en prioriteret liste over de effekter du ønsker dig.
- Afstem med dit forbrugsmønster af bil og med dit ambitionsniveau.

Video

Jeg har lavet en video præsentation af min Elise (som omtalt tidligere). Den video er produceret med mit spejlreflekskamera og målet var kortfattet at opsummere samt dele mine oplevelser med bilen. Det var sjovt, men krævede også lidt tid at lave. Jeg skulle først forberede en lille drejebog og disposition. Jeg skulle skrive et slags manuskript med min speak. Jeg skulle finde den rette lokation, lave selve optagelserne og bagefter redigere det hele sammen. Det var lærerigt på mange måder.

Fra tidligere andre aktiviteter har jeg nogle GoPro kameraer. De skal selvfølgelig i brug til trackdays. Jeg har forskellige mounts til kameraerne så jeg kan sætte dem fast forskellige steder på bilen. Derudover har jeg en ekstern mikrofon og lidt andet grej som jeg kan bruge.

Til redigering af video har jeg forskellige programmer jeg bruger og den del tager en del tid. Overordnet er min proces og brug af udstyr til at producere video denne:



En mulighed er også at smide optagelser direkte fra GoPro på nettet, men det mener jeg ikke vil være formålstjenligt. Det kræver min tid og indsats at redigere den videooptagelse ned til noget som jeg selv kan bruge og som andre måske kan finde interesse i også.

Der er mange muligheder med video og jeg er slet ikke færdig med at udvikle mig med dette medie. Noget jeg gerne vil udbygge er brug af flere kamerapositioner i samme billede. Et andet er overlay grafik med eksempelvis kortinformation eller udlæsning af data som hastighed mv.

Hvad kan du selv gøre?

- Eksperimentere med din mobil som en start.
- Bruge online eller gratis programmer for at prøve det af.

Snart på bane

Nu skal jeg på trackday. Det er en helt anden og ny oplevelse med bilen. Min bil er nærmest bygget til at køre på bane og til at komme hurtigt gennem sving og kurver. Lotus Elise er næsten altid repræsenteret på banedage. Simpelthen fordi det er bilens ophav og firmaets historie. Den er optimeret til at køre frisk rundt på lukkede anlæg. Jeg glæder mig enormt og forventer en stærk oplevelse. Jeg har før været rundt på bane, men aldrig i min egen sportsvogn. Faktisk skal jeg på trackday flere gange i år. Jeg ser frem til at lære min bil endnu bedre at kende og finde nogle grænser. Både for min sporty vogn og for mig selv bag rattet. En bane er det helt rigtige sted at lege med sin bil. Her kan du bevæge sig ud til grænserne uden unødigt risiko. Det bliver sjovt men er i udgangspunktet også en lille smule skræmmende. Jeg vil jo ikke skade hverken bilen eller mig selv. Jeg vil helt sikkert komme til at lave nogle køretekniske fejl, men de må ikke føre til uheld. Derfor vil jeg køre med en god margin så intet går galt. Bilen er tjekket mekanisk ift. bremses, dæk, olie osv. Den er klar! Jeg gør også mig selv klar og forbereder mig på den bane jeg skal køre på.

Forberedelse til kørslen

En forberedelse er at studere video fra tidligere trackdays på den aktuelle bane. Det giver en god første fornemmelse for banens design. Jeg studerer derfor diverse guides på nettet og noterer mig en række forskellige ting jeg skal huske:

- Sid godt. (Spændt godt fast, håndled kan støtte mod top af rat osv.)
- Håndstilling - hold rattet klokken 3 og 9
- Hav øjnene fremad på banen der hvor du vil hen – kig langt og foran ift. bilen
- Vær bevidst om bremsepunkter, indstyringspunkter, apex punkter (3/4) og exit punkter
- De fire faser i et sving; bremsefase, indstyringsfase, neutral fase og accelerationsfase. Brems, hav ét styreudslag, hold samme speederposition, accelerere ud og sigt efter apex
- De vigtigste kurver er dem før langsiderne
- Det sidste sving i en svingkombination er det vigtigste at køre korrekt
- Kør flydende – ikke aggressivt
- Vær opmærksom på dæktryk
- Få tømt bilen for unødigt habengut

Hvad kan du selv gøre?

- Lav din egen tjekliste med effekter du skal huske og din egen personlige forberedelse.

Forberedelse til bilen

Det er også nogle meget praktiske ting jeg skal have styr på når turen går mod en racerbane. Jeg noterer mig derfor en række ting jeg skal huske ifm. trackday arrangementer:

- Fuld tank
- Kørekort
- Reservetank med benzin
- Ekstra motorolie
- Hjelm, balaclava, køresko og kørehandsker
- Dæktemperaturmåler
- Mikrofiber klud og middel til rengøring af rude el.lign.
- GoPro kameraer (inkl. renseservietter til overflader)
- Deltagerliste, køletaske med køle-elementer, drikkevarer, snacks osv.
- iPhone med Harry's Laptimer app

Med dette som forberedelse af bil, remedier og mig selv føler jeg mig parat til den første banedag.

Trackday på forskellige baner

Det er både enormt sjovt og enormt lærerigt at køre på bane. Derfor gør jeg lidt ud af at dele oplevelser og erfaringer fra de forskellige baner jeg har prøvet i Danmark og Sverige. Mit håb er at inspirere til at du selv kommer af sted – uanset hvilken bil du har.

Jeg har nogle trackday huskeregler som er i tråd med den gængse forståelse på de baner jeg har prøvet:

- Husk det ikke er et væddeløb. Det gælder ikke om at komme først!
- Lad hurtigere biler kommen udenom. Hold da til højre og placer dig væk fra raceline.
- Giv signal med blinklys. Ingen tvivl!
- Tag farten af. Få forbi kørsel overstået. Ingen tvivl!
- Lær af dem der overhaler. Se på kørelinjerne og bremsepunkterne af dem der er hurtigere.
- Læg ikke tæt på forankørende, men hold god afstand.

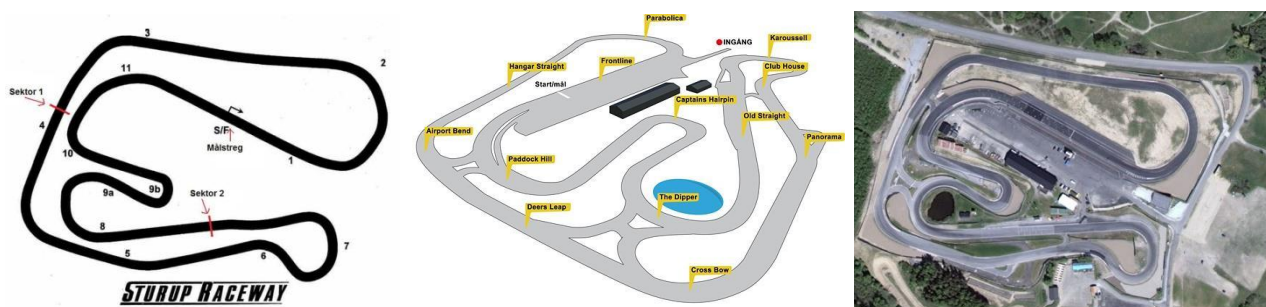
Som i rigtige racerløb bruges der flag og dette er min fortolkning og forståelse:

- Gul: Vær opmærksom. Noget er sket. Tag farten af, men fortsæt forsigtigt rundt.
- Rød: Stop! Kør i pit! Noget alvorligt er sket.
- Ternet: Tiden er gået. Tag farten af. Lad bilen køle af på den sidste omgang og tril tilbage til pit.

Sturup Raceway

Vejrudsigten lover sol og godt vejr, så jeg overvejer shorts. Jeg har dog ikke lyst til at have bare ben under løbet. Jeg vælger at tage noget behageligt tøj på som jeg kan bevæge mig godt i. Mand og bil er parat til ræs på bane og vi tager tidligt af sted. Sidste stop inden banen er en tankstation som mødested for at få fyldt bilen op. Vi ankommer til Statoil tanken ved sidste afkørsel før Sverige. Sønnike og jeg er der tidligt. Det er skægt at høre på lang afstand hvordan de andre sportsvogne nærmer sig. Bilerne tanker op og liner op på rad og række. Der er mange spændende modeller imellem og det lover godt. Alle er kommet og klar, så vi stiger i bilerne og kører mod Sturup Raceway.

Vi ankommer til banen og jeg finder et sted i paddocken hvor jeg kan parkere og gøre til min plads. Jeg begynder at pakke ud. Mange ting skal ud af bilen så det ikke tynger eller rasler på vej rundt.



Bemærk at oversigtskort eller video kan slet ikke vise hvilke højdeforskelle der i virkeligheden er på banen, men se eventuelt en video fra Sturup Raceway [her](#).

Nu kaldes der til kørermøde og vi samles. Under briefing koncenterer jeg mig virkeligt for at forstå og huske de mange vigtige informationer. Der opfordres til at vise hensyn og følge normale regler under banedag. Fortolkning af de forskellige flag gennemgås. Det er besluttet at lave tre grupper. Jeg melder mig til gruppe 1 for de mindst erfarne og dem der vil tage det mere roligt. Gruppe 2 er for dem der vil køre hurtigt og gruppe 3 for dem der vil køre meget stærkt. Der er en nogenlunde ligelig fordeling mellem de tre grupper. Jeg går over til indskrivning hvor jeg skriver under på regelsættet, mit eget totale ansvar osv.

På Sturup Raceway er der ikke er støjmåling eller godkendelse af de enkelte biler. Selvom min Elise har en dejlig lyd med sportsudstødning forventer jeg ikke at det ville havde været et problem alligevel. Nu skal gruppe 1 skal gøre sig klar og jeg kører frem i pitlane. Jeg sidder i bilen og tænker over hvad jeg skal være opmærksom på. Jeg kommer i tanke om min oplevelse på Padborg Park. Jeg skal passe på bagenden – og ikke slippe gassen midt i en kurve og dermed risikere at den tungere bagende vil op forrest.

Så går starten! Jeg giver gas, men på de første omgange forsøger jeg at finde en hastighed hvor jeg er sikker på at være i kontrol hele tiden. Mit princip er at starte langsomt og så stille og roligt bygge farten op over et par omgange. Dermed får jeg konsistens og flow i min kørsel. Jeg får hurtigt mere fornemmelse for banen og de forskellige sving.



Jeg sætter mere fart på. Jeg kender banens forløb nogenlunde fra video. Det er dog noget totalt andet at køre her selv! Naturligvis. Jeg synes at jeg kan mærke at jeg har mere greb fra dækkene nu da de er blevet lidt varmere. Det er rigtigt sjovt det her!

Jeg koncentrerer mig om at finde de bedste kørelinjer. Jeg skal glat gennem sving og kombinationer. Det er ret svært og nogle sving får jeg ikke kørt rigtigt. Det lykkes mig at overhale andre biler. Fedt! Der er godt nok endnu flere der overhaler mig. Det er meget fornøjeligt og lærerigt at ligge relativt tæt (men sikkert) bag de andre biler. Jeg forsøger at følge med og lægger mærke til kørelinjerne for de andre.



Nu er vi kommet til den sidste session og der erklæres open track. Alle der har overskud kan køre på banen. Jeg er lidt træt men er ivrig efter at køre mere. Jeg har god fart på nu, men føler slet ikke jeg er på grænsen. Jeg kører stadigvæk med en god sikkerhedsmargin. Der er flere og hurtigere biler at holde øje med nu. Jeg skal være særlig opmærksom. Mine kræfter eller mit overblik er nok ikke det samme som fra start. De mange snævre sving kræver en del.

For enden af langsiden får jeg bremsset for sent. Jeg er uopmærksom et øjeblik og ikke helt til stede. Det betaler jeg for. Jeg har for meget fart på til blot at styre ind i kurven, så jeg kører ud over græsset og lidt ind i fang-sandet. Jeg holder fart på og stenene buldrer mod undervognen, men jeg kommer tilbage på banen. Der er ikke sket noget, men jeg tager farten lidt af. Jeg fortsætter mine omgange og imens rumsterer hovedet omkring hvad der lige skete.



Nu kommer det ternede flag. Som på de tidligere sessions slutter jeg omgangen langsomt for at køle bilen ned før den skal holde stille. Jeg når i alt tre sessioner på cirka 20 minutter hver. Det har været en fed oplevelse og min første trackday i bilen er lykkedes OK.

Jeg kan se på Harry's Laptimer at jeg har fået hurtigere og hurtigere omgangstider. Min bedste omgangstid er cirka 1,27 min. Andre har været under 1,12 min. Min bil er ikke så potent som andres, men nogle af de 15 sekunder i forskel kan jeg gøre noget ved. Jeg skal have bedre kørelinjer, bedre bremsning og mere aggressivt gearskifte. Jeg skal bruge højere omdrejninger og mere moment. Jeg skal bremse senere og hårdere. Jeg er ikke et naturtalent på en bane, men det er rigtigt sjovt. Jeg glæder mig til at se hvor langt jeg selv kommer ned i omgangstid næste gang jeg er på Sturup Raceway. Det er super sjovt at tage på trackday og ræse rundt på en bane under kontrollerede forhold. Det er bilen skabt til. Det får adrenalinen til at suse i årerne og det giver hurtigt en stærkere føling med bilen. Alle burde tage på bane og blive bedre.

Jeg er glad og tilfreds. Med et stort smil pakker min søn og jeg igen bilen og kører mod Danmark. Hele vejen hjem snakker vi om banen, de andre biler og de andre kørrere. Sønnike vil rigtig gerne med igen en anden gang. Skønt! Det er luksus med godt selskab af en co-driver der assisterer med det praktiske og gerne vil med rundt på banen en gang imellem.

Jeg er hjemme igen og tager et grundigt kig på videoerne jeg har optaget. Jeg har brugt GoPro kameraer og har også optagelser fra Harry's Laptimer på min iPhone. Jeg studerer de gode og de mindre gode omgange for at finde de fejl jeg lavede i forskellige momenter på banen.

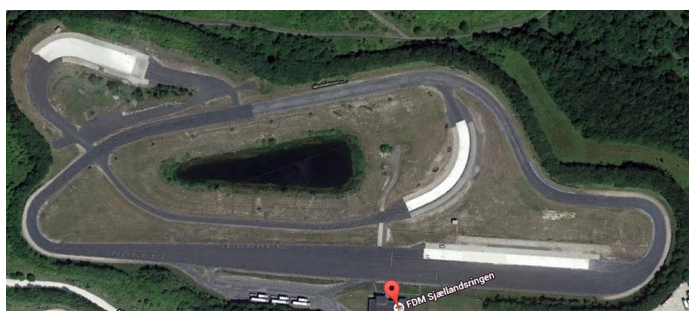
Det er meget interessant og lærerigt for mig selv. Jeg har en helt anden fornemmelse for min Elise nu. Jeg glæder mig utroligt meget til næste trackday på en ny bane. Se video med min afkørsel [her](#).

Hvad kan du selv gøre?

- Prøv en trackday! Tag det stille og roligt, men nyd det.
- Få en snak med andre deltagere og instruktører på dagen.

Sjællandsringen

I dag skal jeg på Sjællandsringen. Vejret er godt og det er essentielt for at få mest muligt ud af dagen. Sjællandsringen er et køreteknisk anlæg og ikke som sådan en racerbane. Der er ikke rigtig områder til afkørsel og kanterne fra asfalt til græs er høje. Designet af banen er ikke så spændende som udgangspunkt, men jeg glæder mig til at give gas. Endnu en ny bane skal erobres. Den skal jeg lære at kende samtidigt med at jeg bygger på min fornemmelse for og føling med min Elise. På den måde giver også Sjællandsringen mulighed for at komme videre. Se eventuelt en video fra Sjællandsringen [her](#).



Der er mange interessante biler på banen i dag. Det spænder fra en ny el-drevet Tesla, over en buldrende V8-drevet Pontiac til hidsige japanske hot hatches og italienske klassikere. Det er et privilegium at ræse rundt sammen med dem og det bliver spændende for mig at se hvordan de hver især kommer rundt.

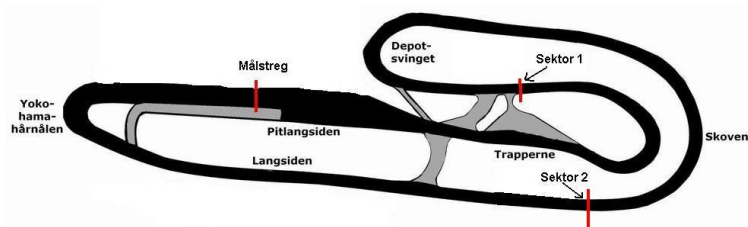


Jeg kan mærke at jeg kører bedre og hurtigere for hver gang jeg er på banen. I pauserne snakker jeg med de andre deltagere og får nogle gode råd til at komme hurtigere rundt. Eksempelvis ændrer jeg mine kørelinjer i sving 1 og i sving 5 fra lange kurver med samme styreudslag til at køre mere ligeud, med hård nedbremsning og så vende bilen rundt mod næste del. Det giver en kortere vej og en højere hastighed.

Se video fra min tur rundt på Sjællandsringen [her](#).

Ring Djursland

Endnu en trackday. Fedt! Jeg er i dag på Ring Djursland og har hørt rigtig meget godt om denne bane. Det er en lille bane som er meget simpel. Der er kun et venstresving og tre højresving. Det er en meget forsimplet beskrivelse men det burde jo være enkelt at komme godt rundt her.



Se eventuelt en video fra Ring Djursland [her](#).

Arrangørerne har i dag fået Tommy Schrøter med som instruktør. Han har en erfaring som professionel racerfører og arbejder nu som driver coach. Jeg spørger hvornår han kan køre med og vi laver en aftale.

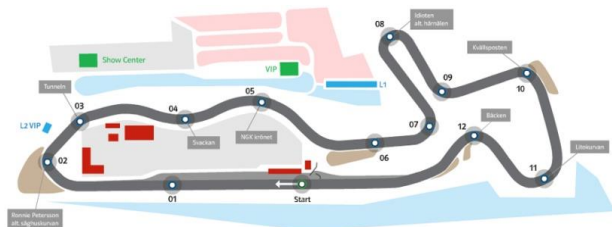


Gennem min første tid med min Elise har jeg lært mange gode grundlæggende ting, som eksempelvis god positionering af hænderne, indføling med bilen når den presses lidt og vigtigheden af dækkenes tryk, type og kvalitet. Min Elise er ikke den mest motorstærke eller bedst tunede vogn på P-pladsen, men den kører rigeligt stærkt og friskt til mig. Jeg har det rigtigt sjovt med den og vil gerne komme tættere på at udnytte bilens og mit eget potentiale fuldt ud. Der er mange muligheder for at blive en bedre kører og lægge på de allerede opnåede kompetencer. Øvelse gør stadig mester. Jeg vil gerne have flere kilometer i hjulene hvor jeg koncentrerer mig om kørslen. Det understøtter min udvikling og derfor er især endnu en trackday en god mulighed for mig at accelerere min udvikling og hurtigt blive bedre.

Se video fra min vej rundt på Ring Djursland [her](#).

Ring Knutstorp

Nu stepper jeg op! Jeg skal på Ring Knutstorp til trackday arrangement. Arrangøren af denne banedag er professionel og der er flere gode instruktører til rådighed i løbet af dagen. I dag er bl.a. John Nielsen én af instruktørerne og ham vil jeg gerne have med rundt i bilen.



Se eventuelt en video fra Ring Knutstorp [her](#).

Jeg kender snart rutinen så jeg begynder at rigge op og gøre klar. Jeg skal igen i dag optage video af min kørsel. Formålet er at lave nogle videoklip med action fra banen som et godt minde. Jeg vil bruge videoen senere ud fra en analytisk vinkel som kilde til forbedring. Jeg kan efter løbene se på bremsepunkter, linjer gennem kurverne, brugen af gear og omdrejninger, flow i kørslen osv. Jeg kan også høre de kommentarer og anvisninger igen som en eventuel instruktør i bilen har til mig under kørslen.



Efter deltagelse i tidligere trackdays er jeg blevet en lidt bedre kører. Samtidigt er jeg blevet mere opmærksom på noget af det jeg gerne vil udvikle på. Eksempelvis vil jeg undgå såkaldt coasting som er når jeg kører bilen uden tryk på hverken speeder eller bremse. Mit udviklingspunkt er at give mere gas indtil grænsen og finde ud af hvor udskridning starter. Jeg skal bremse netop så meget at jeg kan komme meget tidligt på fuld gas igen. Bedre linjer gennem sving og tænke især på udgangen af svinget og hvordan banen

er derefter. Jeg skal kigge fremad og ikke gå for skarpt hurtigt ind. Jeg skal have en bedre udgangshastighed fra sving. Jeg skal ikke bakke af og slippe gassen på vej gennem svinget. Jeg har set på Padborg Park hvad det kan betyde. Der skal være fuldt tryk på speeder ud ad langsiden. Jeg skal undgå for stor travlhed med gearskift mens jeg er i sving. Jeg skal få skiftet gear under nedbremsning og være klar til indstyring. Jeg skal også undlade at skifte gear for ofte men i stedet fokusere på en rigtig placering med hurtige kørelinjer.

Der er andre ting og teknikker jeg skal have lært. Det er dog for tidligt for mig at tage fat på eksempelvis hæl-og-tå nedgearing, men derved kan jeg opnå hurtigere nedgearing. Jeg kan undgå motorbremsning og dermed at miste stabilitet i bilen på vej ind i kurven. Den teknik er nødvendig for at blive endnu hurtigere og for at mindske risikoen for spin i sving.

Nu er det min tur og jeg kører ud på banen for første gang. Jeg har en behagelig uro i kroppen og det er allerede rigtigt sjovt. Da det er min første gang på banen er der "hare" på. Instruktøren John Nielsen kører forrest og giver anvisninger.

Nu gives løbet fri og jeg forsøger at huske og gøre alt det jeg har planlagt. Jeg får John Nielsen med i bilen og han giver mig super feedback. En fed oplevelse og endnu en skøn dag på bane med lidt ræs og fart.

Se video fra Ring Knutstorp og instruktør feedback til mig [her](#).

Driver coaching

Jeg har været til trackday arrangementer en del gange efterhånden. Nogle af de ting jeg har lært har grundfældet sig og jeg kommer nu hurtigere og sjovere rundt på banerne. Mere vil have mere og jeg vil gerne lære mere. Mere læring kan jeg få med den rette dygtige instruktion og coaching. Derfor vælger jeg at bruge penge på at få en dags professionel sparring på min måde at styre Elise på en bane.

I Lotus Klub Danmark er der særdeles dygtige køreere som vil kunne lære mig meget. Jeg har dog ikke fundet det rigtige setup for mig her. Jeg kender Tommy Schröter fra et tidligere arrangement og finder ham på nettet. Han er en meget erfaren og trænet driver coach som selv har erfaring som professionel racerfører. Jeg skriver til ham og han svarer hurtigt tilbage. Efter en god dialog om hvad, hvornår og hvor laver vi en aftale. Han skal coache mig en hel dag på Jyllandsringen. Han tilbyder også at jeg kan leje VBOX video udstyr som bruges til at analysere og som video-dokumentere hvordan jeg gør det på banen. Jeg siger ja tak til hele pakken og forventer at investeringen i dette er mindst lige så nyttig for mig som eksempelvis dyre justerbare dæmpere el.lign. Med en dags coaching kan jeg måske aflære nogle af mine "fejl" og til gengæld finde bedre kørelinjer, lære at se mere fremad osv. Måske bliver læringskurven stejl og måske kommer jeg til at skulle justere min forståelse af mit talent.

Hvad kan du selv gøre?

- Vurdere hvor du får mest sjov for pengene. Tuning af din sportsvogn eller undervisning af en racerfører.

Får du det optimale ud af dine trackdays?



Få grundlæggende forståelse for din bil og lær avanceret køreteknik med en professionel instruktør i passagersædet under en trackday.

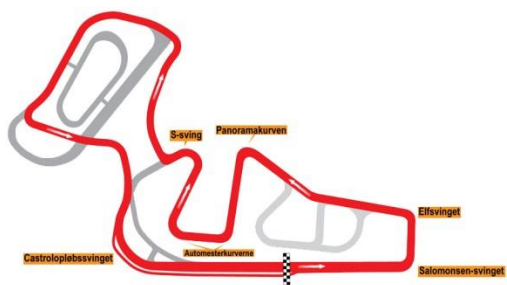
Tommy Schröter har 25 års erfaring som professionel racerkører og er i dag Skandinaviens førende driver performance coach.

Se mere på tommyschroter.dk



Trackday på Jyllandsringen

I dag skal jeg køre på Danmarks største og eneste internationale racerbane. Jeg har været på banen en del gange før til DTC løb, Ferrari arrangementer og lign. Jeg har dog aldrig selv kørt her. Det er en særlig dag. Dels fordi jeg skal køre på endnu en ny racerbane og dels fordi jeg i dag har jeg min egen driver coach gennem hele dagen. Det glæder jeg mig helt sindssygt til. Det bliver virkeligt godt at få en læremester med i bilen. Timingen er den helt rigtige for mig ift. hvor langt jeg er kommet.



Jeg ankommer til Jyllandsringen og finder en plads i pit range mellem en fed samling af andre sportsvogne. Nogle af dem er de-facto racerbiler med tysk eller ingen indregistrering. Nu kommer Tommy Schröter og vi begynder at indrette os på dagen. Vi taler om programmet, tidspunkter og fokusområder. Vi får installeret VBOX udstyret med kameraer i bilen. I Jyllandsringens kantine sætter vi en PC op til at analysere VBOX data på efter hvert stint.



Nu skal vi i gang og vi holder klar ved udkørsel til banen. Jeg får at vide at jeg blot skal køre det bedste jeg kan. Det gør jeg og Tommy observerer. Jeg er utrolig opmærksom og er ret selvbevidst om alt det jeg godt kan mærke skal forbedres. Nedbremsninger, indstyringer, gearskift osv. Jeg drøner rundt på banen det bedste jeg har lært.

Coaching

Min coach fortæller mig nu om kørelinjerne og hvor jeg skal placere mig i de forskellige kurver og kombinationer. Det er meget givende og jeg kan mærke allerede hvordan det er bedre. Coachingen skifter nu til bremsning og nedgearing. Jeg har godt styr på det når jeg sætter fart, men skal forbedre nedbremsning og evnen til at finde det rette gear før jeg begynder indstyringen – det rette sted på banen. Vi taler om sigtelinjer og bremsepunkter. Det er ikke vigtigt lige nu hvor hurtigt jeg kører. Det er vigtigt at jeg får arbejdet med det som er i fokus. Vi taler om nedgearingen og koblingens vandring. Der er ingen grund til at træde koblingspedalen helt i bund, men kun til det punkt hvor gearskiftet kan ske.

Min coach giver præcise og instruktive angivelser. Men jeg synes at der er rigtigt meget at huske og lære. Jeg kan bestemt ikke mestre noget af det endnu.

Dette stint er slut og der er pause. Næste gruppe kører ud og vi går i kantine til PC'en for at analysere min kørsel i detaljer. Vi ser på video og de data som er blevet logget. Det er meget illustrativt og gør det tydeligt hvor jeg skal forbedre min kørsel. Vi finder de punkter og elementer som jeg skal arbejde med og taler teknikken igennem. Vi aftaler hvor mit fokus skal være for næste stint. Jeg gør klar og kører på banen. Jeg arbejder med det vi har aftalt og laver de øvelser coachen har bedt mig om. Jeg bliver bedre!

Nu sætter Tommy sig bag rattet og viser hvordan bilen kan køres ift. det vi arbejder med. Jeg kan se og forstå hvordan han angriber banen og jeg kan se hvordan jeg kan lægge til det jeg allerede har lært. Jeg er ikke racerkører, men nyder at dyrke min hobby. Tommy er dygtig til at afstemme hans coaching til mit niveau. Jeg sætter mig tilbage i bilen igen og kan mærke at jeg er tydeligt bedre og hurtigere. Jeg kører mere sikkert og med mere overskud. Jeg føler jeg kender bilen endnu bedre nu og det er en virkelig god fornemmelse. Min læring fra i dag og min driver coaching er bl.a.:

- Brems hårdere; bank til bremsen og fire den ud.
- Brems tidligere; hav gas på gennem svingene.
- Brems ned så omdrejninger og gear passer når koblingen slippes.
- Udkoble hurtigere – slip koblingen raskt.
- Nedkobling og brug af kobling tættere på koblingspunktet (ikke nødvendigt at træde i bund).
- Sid tættere på rattet og ikke som i "cruise mode".

Læring

Der er stadig meget potential for mig selvom jeg har lært meget i dag. Jeg skal stadig arbejde med at finde mod til at give mere gas! Bilen kan godt hvis jeg tør. Undervejs på banen skal jeg være opmærksom på om "jeg er dér", om "jeg er på", i zonen med skarpt fokus eller om jeg slapper lidt. Jeg kan også blive bedre til at kigge længere frem ad banen for at få bedre linjer og få flow. Jeg må ikke køre kantet i rette linjer mellem kegler på banen, men skal få bilen rundt i flow og med stor stabilitet. Det er okay at justere styreudslag undervejs i en kurve. Meget af dette er sikkert åbenlyst for mange. Det er ikke ny viden, men for mig er det nu koblet til en stærk personlig oplevelse og en kæmpe læring. Jeg har forbedret mit fodarbejde enormt og har langt større forståelse og føling med bilen. Jeg er meget taknemmelig for dagens resultat. Jeg siger stor tak til Tommy og vi aftaler at han sender mig alle data og video. Jeg kører hjem med et kæmpe smil på. I maven har jeg samme følelse som så ofte før. Jeg er lidt træt fysisk, men kan slet ikke vente på at skulle på bane igen.

Udvikling

Nu har jeg modtaget optagelser og filer fra min driver coach. Jeg kigger på de modtagne data og kan konstatere at det gang på gang i løbet af dagen lykkedes mig at skære et helt sekund af omgangstiden ift. det foregående stint. Jeg har naturligvis udviklet mig meget i min første sæson med bilen. I den næste sæson har jeg også flyttet mig meget og min intention er klart at rykke mig yderligere. Det bliver super skægt og der er stadig meget at arbejde med. Det er svært at kvantificere udviklingen uden gode data, men for to baner har jeg målinger fra begge to år. Pudsigt nok er forbedringen præcis den samme (se senere).

Jeg ser videomaterialet nøje igennem og studerer de data der blev udlæst. Jeg vil gerne bruge hvad jeg har lært næste gang jeg skal på Jyllandsringen. Jeg laver en redigeret udgave af videomaterialet med min sidste og bedste omgang. Se den video [her](#).

Hvis bare jeg kunne have fortsat lidt længere den dag! Jeg vil varmt anbefale brug af driver coach. Det er en super hjælp til at få den maksimale køreglæde.

Trackday opsamling

Jeg har været på Sturup 3 gange, Knutstorp 3 gange, Sjællandsringen 2 gange, Ring Djursland 4 gange og Jyllandsringen 2 gange. Desuden har jeg været på anlæg i Roskilde Lufthavn 2 gange også. Se eventuelt flere videoer fra mine trackdays og andre arrangementer [her](#).

Omgangstider							
	2014	Δt	2015	Δt	2016	Δt	2017
Jyllandsringen, lang			01:30:34				
Jyllandsringen, kort							
Padborg Park							
Ring Djursland	01:10:09	00:03:21	01:06:48	00:00:37	01:06:11		
Ring Knutstorp			01:19:46	00:05:33	01:14:13		
Sjællandsringen							
Sturup Raceway	01:21:56	00:03:21	01:18:35				

Skema med mine omgangstider og tidsforskelle for forskellige baner over tid – under forskellige forhold. Tendensen er forbedring.

Der har været en god udvikling i mine omgangstider. Det skal dog siges at jeg undervejs har skiftet dæk. De gamle var faktisk 7-8 år gamle ud fra koderne på siden af dækket. Gummiet var således ikke friskt og de var også slidte, men lovlige. Jeg har nu skiftet til nye Toyo R888 semi-slicks og de er langt bedre. De gør en kæmpe forskel og er "value for money"!

Roadtrip Europe

Jeg har været på mange små og kortere ture. Jeg har været til en hel del bane arrangementer efterhånden. Jeg har også taget på forlængede weekendture og kortere ø-ferier med fru i sportsvognen. Nu vil jeg gerne på en længere ferie med min Elise som et centralt udgangspunkt. Jeg har en gammel drøm om at køre gennem berømte bjergpas og på legendariske racerbaner. Ud fra hvad jeg har set på TV og fundet via nettet ser nogle steder enormt sjove og interessante ud. Derfor vil jeg planlægge en Europa tur hvor jeg kører ned til Alperne, op i bjergene og tilbage igen. Det er ikke en tur min kone vil sætte pris på, så jeg aftaler med min ældste søn at vi skal af sted. Det bliver en fantastisk far-søn drengetur!

Vi begynder at diskutere turen og sætte nogle fixpunkter som vi absolut vil have med. Det er i høj grad et spørgsmål om tilvalg og fravalg for der er så mange steder det kunne være super at besøge i sportsvognen. Vi aftaler nogle få designprincipper for turen for at gøre det lettere at beslutte hvad vi skal have på planen:

- Vi vil kunne nyde bilen og køreturen
- Vi vil køre via inspirerende ruter og udfordrende bjergpas, hvis muligt
- Vi vil overnatte på hotel et sted som primært defineres af ruten
- Vi vil se fede biler – i byer, ved baner, på museer eller via andre muligheder
- Vi vil på racerbane og måske til racerløb som eksempelvis formel 1

Vi diskuterer og undersøger vores muligheder. Vi kigger på kalender og tjekker hvornår det er muligt at deltage i arrangementer. Til sidst har vi en god plan som over 10 dage giver os meget af det vi ønsker.

	Morgen	Formiddag	Ettermiddag	Aften
Freitag 22.			Afgang Balancen: 14.00	Ankomst Altona: 18.00 ✓ Afgang Altona: 17.30-21.15
Lørdag 23.	Ankomst Lörrach: 7.05	Basel-Bellinzona (240 km)	Basel-Bellinzona (240 km)	Bellinzona ✓ Hotel: il Nibbio
Søndag 24.	Bellinzona-Chur (120 km) (San Bernadino pass)	Bellinzona-Chur (120 km) (San Bernadino pass)	Bellinzona-Chur (120 km) (San Bernadino pass)	Bad Ragaz ✓ Hotel: Garni Ursalina
Mandag 25.	Chur-Bormio (140 km)	Chur-Bormio (140 km)	Chur-Bormio (140 km)	Bormio ✓ Hotel: Baita Clementi
Tirsdag 26.	Bormio-Spondigna (45 km) (Stelvio pass)	Bormio-Spondigna (45 km) (Stelvio pass)	Spondigna-Stuttgart (370 km)	Stuttgart ✓ Hotel: Best Western Plaza
Onsdag 27.	Porsche Museum (Stuttgart)	Mercedes Museum (Stuttgart)	Stuttgart-Nürburg (320 km)	Adenau ✓ Hotel: Blaue Ecke
Torsdag 28.	Nürburgring	Nürburgring	✓ Tourist Drive: 17.15-19.30 Nürburgring	Adenau ✓ Hotel: Blaue Ecke
Freitag 29.	Nürburg-Hockenheim (220 km)	Nürburg-Hockenheim (220 km)	✓ Formel 1 Hockenheimring	Karlsruhe ✓ Hotel: TOP acora
Lørdag 30.	Formel 1 Hockenheimring	Formel 1 Hockenheimring	Formel 1 Hockenheimring	Karlsruhe ✓ Hotel: TOP acora
Søndag 31.	Formel 1 Hockenheimring	Formel 1 Hockenheimring	Hockenheim-Balancen (900 km)	Balancen



Rejseplanen for vores Roadtrip Europe – både i skemaform og i oversigt på kort med særlige steder og adresser angivet.

Planen er kort gengivet at vi starter med en trackday på Jyllandsringen. Senere samme dag kører vi til Hamborg og tager her biletoget til Lörrach, ved grænsen til Schweiz. Ved ankomsten her om morgenen har vi en transport dag gennem Schweiz for at komme til San Bernadino bjergpasset. Efter at vi er kørt over dette kører vi til Stelvio passet. Når vi har været på toppen her kører vi til Stuttgart for at gå på bilmuseer – og outlet-shope. Derefter kører vi til Nürburgring for at se banen og køre nogle omgange selv. Endeligt tager vi til formel 1 weekend i Hockenheim, hvorefter vi triller hjem igen.

Jeg reserverer pladser, booker hoteller og køber billetter. Alt det er nu klaret. Jeg og knægten glæder os enormt til at komme af sted.

Der er et par dage til at vi skal af sted. Min lille sportsvogn er jo ikke den mest rummelige og jeg er usikker på om vi kan have det hele. Derfor prøver vi at pakke bilen. Det er en god idé da der ikke er noget overskud af plads efter vi har fået alt stoppet ind. Vi bruger både selve bagagerummet og pladsen bag sæderne. Her kan der faktisk ligge en masse ting hvis det bliver placeret rigtigt. Det er tydeligt at vi udelukkende skal bruge bløde tasker som kan trykkes lidt sammen. Vi er ikke bekymret for om vi får krøllet tøjet, så stofposerne mases ind hvor der er plads. Kodeordet er "Travel Light" og kun det mest nødvendige skal med. Dog skal vi have plads til nogle lidt uhåndterbare ting som vores hjelme og bilens soft top. Det finder vi plads til.

Derudover har jeg faktisk en lille pude med til at lægge mellem venstre knæ og bilens konsol. Jeg ved af erfaring at den har jeg brug for. Jeg bliver øm på siden af knæet hvis jeg ikke har noget imellem mig og bilens aluminium chassis på længere ture.

Syd på

Nu er dagen kommet til Tour De Europe og vi skal af sted ud på de europæiske veje. Første stop er en trackday på Jyllandsringen arrangeret af Lotus Klub Danmark. Både sønnike og jeg har super omgange med god fart og masser af sjov. Det er ganske enkelt skide skægt hver eneste gang og en super start på vores Roadtrip Europe. Se video fra Jyllandsringen denne dag [her](#).

Nu sætter vi kurs mod Hamborg og kører sydpå. Det har været godt vejr hele dagen, men skyerne bygger op nu. Det begynder at dryppe lidt og vi holder ind for at finde soft-toppen frem og få sat tag på. Vi kører videre og nu begynder det at regne – voldsomt! Jeg har semi-slicks dæk på. De egner sig fantastisk til varm asfalt og banekørsel. De absolut stinker til regnvejr. Jeg kan mærke at bilen akvaplaner og jeg er meget nervøs for om vi skal spinde af vejen. Vi kører på motorvej, men jeg sænker farten til 50-60 km/h og alligevel er bilens undervogn enormt levende. Det er ikke en rar fornemmelse!

Vi nærmer os Hamborg og regnen stilner heldigvis af. Vi kører mod stationen og finder køen til biltoget. Der er lang kø og på oversigten kan jeg se at der er flere destinationer og forskellige afgangene. Vi holder stille og jeg bliver usikker da der ikke er meget fremdrift. Jeg går op foran køen og spørger til mit tog. Her får jeg at vide at jeg er den sidste bil som mangler at køre om bord og at jeg blot skal køre udenom hele køen og frem til toget. Det virker mærkeligt at køre bilen ind på perronen men her bliver jeg modtaget og vinket frem. Da jeg har parkeret som den bagerste på toget finder vi vores vogn og kupé. Glade og tilfredse arrangerer vi os på hver vores briks. Det har været en virkelig god første dag på rejsen og i morgen tidlig starter den næste dag tæt på den Schweiziske grænse.



Klar til at køre om bord på biltoget i Hamborg.



Bilen blev den sidste på vogntoget – og den sidste af.

Via Flüela

Vi ankommer til Lörrach og passagervognene koblet fra ved én perron så vi kan stige af toget. Herefter rangeres vognene med bilerne til en anden perron hvor der er ramper til at kunne køre af. Det fungerer meget smidigt alt sammen og snart er vi tilbage i bilen og klar til at eventyret kan fortsætte. Se en video med biltoget [her](#).

Vi tager af sted mod Schweiz og kører gennem alpelandet. Vi ser Zürich og vælger herefter at køre gennem Davos. Byen er kendt for et årligt finansielt topmøde og vi kigger efter fede biler i byen, men forgæves. Det er en ret gennemsnitlig bilpark der er her. Forventningen var mere i retning af Monaco, men sådan er det ikke.



Undervejs ser vi interessante bygninger, men havner også i en mindre interessant kø. Ventetiden er dog ikke lang før vi kører videre.

På ruten frem mod vores næste hotel kører vi gennem et bjergpas som hedder Flüela. Det var ikke peget ud på vores plan, men det er en virkelig fed vej med enorm flot natur. Det er et bjergpas som virkeligt kan anbefales. Vi skulle have haft videokameraerne tændt på denne del. Det er en sand fryd at køre her og vi nyder turen i fulde drag hele vejen frem til vores hotel.



Panorama billede fra et af de mange stop gennem mange bjergpas. Når naturen var så skøn måtte vi holde – hver gang.

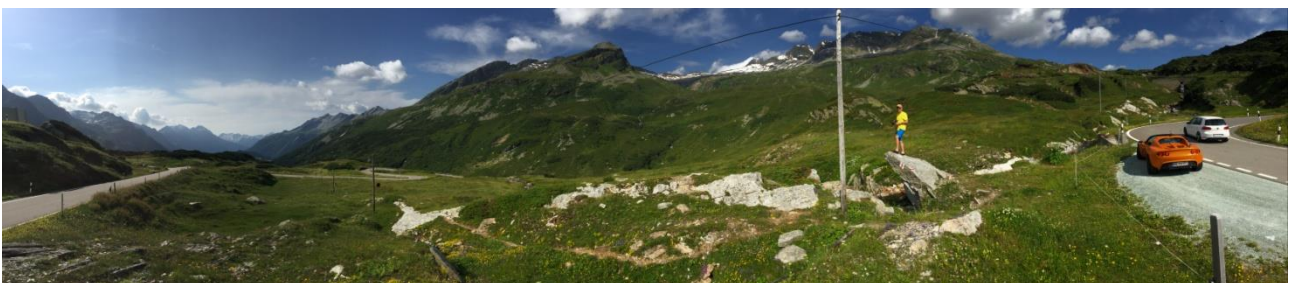
San Bernadino

Det er tidligt morgen og vi vil gerne hurtigt af sted for at komme gennem San Bernadino passet inden der kommer for mange andre bilister og især cyklister. Vi tjekker ud, pakker bilen igen, sætter videokameraer på og triller af sted. Det starter som en almindelig bjergvej med mindre byer, men pludseligt ændrer naturen udtryk da vi kommer over trægrænsen. Bjergene og toppene er maleriske.



Legendarisk by og bjergpas for mange "petrolheads" og nydere af hårnålesving på vejen op og ned gennem maleriske bjergpas.

Vejens forløb bliver mere snørklet, med flere hårnålesving. Der er næsten ingen anden trafik og det er simpelthen en fryd. Vi kommer højere og højere op. Udsigten er storslået. Klipperne er dramatiske og det bliver mere stejlt med skarpere sving. Vejen er virkelig god og uden huller el.lign. Vi gør kort holdt for at nyde stedet og sikken et vue vi kan nyde.



Endnu et bjergpas og endnu en absolut forrygende vej at køre på. Endnu en stor oplevelse af naturens storhed og køreglæde i bilen.

Vejret er rigtigt smukt og de store bjerge toner virkeligt flot ud i blå i horisonten. Vi kører videre og kommer op på plateauet og selve passet hvor vi igen holder pause. Det er en super tur!



På toppen og ved passet...

Vi kører videre og ned på den anden side hvor vi kører i retning af næste hotel. Vi nyder lidt outlet-shopping og en god frokost undervejs. Snakken går på dagens tur, bilerne vi har set og hvad der er næste stop på planen. Se en video fra San Bernadino bjergpasset [her](#).



Panorama billede med view fra hotellet mod parkeringspladserne hvor bilen stod.

Stelvio

I går var vi i Schweiz og i dag starter vi fra Italien. Udgangspunktet er Bormio. Vi skal over Stelvio passet i dag og glæder os som børn eller rettere store drenge. Vi har set og hørt meget om netop dette bjergpas fra bl.a. TopGear programmet og forskellige motormagasiner. Nu er det os der i egen sportsvogn skal nyde de mange sving. Igen er vi ret tidligt på færd for at undgå at vejen er for fyldt med andre turister og motionister. Vi tager taget af, tænder videokameraerne og drager af sted.

Ruten hen til de spændende passager op mod passet er via almindelig fredelig vej i bakket terræn. Så begynder den reelle bjergvej og der er også en række tunneller. Det giver et fedt lyd-tæppe når jeg speeder op gennem tunnellerne. Barnligt, men super sjovt!

Farten er ikke høj da der i nogle tunneller faktisk kun er plads til én bil. Heldigvis er der næsten ingen trafik. Som vi kravler opad mødes vi af morgensolen. Bjergpasset ser meget smukt ud i en morgenrøde sol. Vi kommer hurtigt opad og gennem en hel del tunneller.

Foran os kan vi nu se passet og højderyggen vi skal over. Flot! Det er et stort privilegium at kunne drøne op ad disse bjergveje som vi gør det nu. Omgivelserne er maleriske med alpehytter, friske grønne bjergsider og vandfald. Både knægten og jeg har de store smil på! Vi tager det ene hårnålesving efter det andet. Bilen kører uden at kny det mindste. Vejen har vi for os selv og min Elise gør præcis hvad den får besked på. Det føles virkelig fedt at drive den frem her også. Det er ikke bilen som er begrænsningen ift. sving eller stigninger. Vi er nu oppe ved det mere flade stykke på bjergryggen vi kunne se nedefra tidligere. Vi tager et kort stop for at nyde den friske luft, stilheden og naturen. Sceneriet er ganske enkelt spektakulært.



Dette pas er over trægrænsen og derfor mere rå og guld på toppen. Pittoresk og storslået med tavs høj himmel og store vidder.

Vi kører videre og er oppe på sætteren med lange lige passager. Naturen bliver mere gold som vi nærmer os passet helt oppe. Se video fra den første del af Stelvio passet [her](#).



Nok et panorama som omgivelserne inviterer til. Fabelagtige veje i eventyrlige omgivelser. En enorm fornøjelse som må gentages.

Vi er nu i byen og gør stop ved det kendte Bormio/Stelvio skilt. Der skal tages et par billeder og sludres om turen op. Jeg ved ikke hvilken vej eller rute som er den bedste i verden og med størst køreglæde osv. men det er her er rigtigt godt! Se mere video fra Stelvio [her](#).



Holder på toppen af et ikonisk pas hvor så mange er forevige.



På vej ned holder vi og nyder stedet, omgivelserne og oplevelsen.

Efter et stykke tid gør vi os klar til at køre ned igen på den anden side. Vi kommer ud af byen og mødes af endnu en fantastisk udsigt. Dybden i dalen foran os er enorm og antallet de ventende hårnålesving synes at være endnu flere. Skønt!

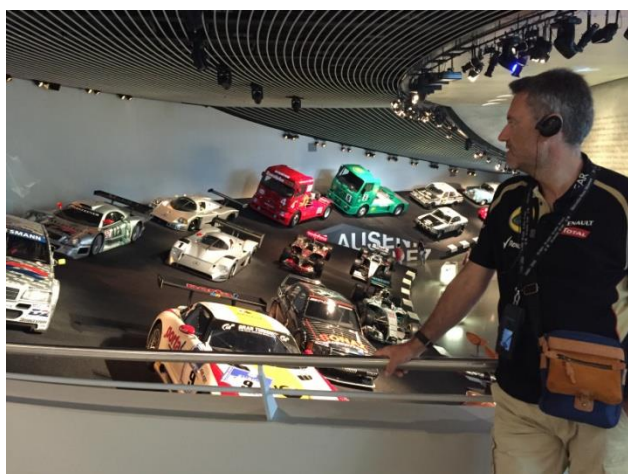


Panorama billede skal der til...

Vi møder lidt flere på vejen nu, herunder nogle cyklister der tramper opad. Vi ser at der holder en Super 7, en anden Lotus model i vejsiden og stopper for at hilse på. Ejeren har haft lidt problemer med svigtende bremses og holder for at køle skiver og bremsesystem ned. Efter en kort snak følges vi et stykke vej videre inden vi vinker farvel og kører hver vores vej. Hvis og når jeg en dag kommer tilbage vil jeg køre over passet den modsatte vej. Det kan være at oplevelsen er helt anderledes. Se video med den sidste fra Stelvio [her](#).

Museer på vejen

Vi har kørt fra hotel til hotel via fantastiske ruter over de smukkeste bjergpas, men nu skifter turen karakter. Næste stop er Stuttgart, hvor vi igen skal have en enkelt overnatning. Vi skal på Porsche museum og Mercedes museum. Vi skal også nå et længere besøg i outlet center før vi kører mod Adenau. I denne by ligger et mekka for motorsportsinteresserede, nemlig Nürburgring Nordschleife. Om den oplevelse senere!



Roadtrip evaluering

Jeg vil gerne dele et par aspekter af hvordan oplevelsen af vores roadtrip har været indtil nu. Stoftaget fungerer rigtigt godt og kan jo rulles sammen og stoppes væk det meste af tiden. Jovist, det slutter ikke helt tæt men med det kortvarige regnvejr vi har fået på turen er det helt OK. På de lange motorvejstræk er der naturligvis noget støj, men det er ikke et tema. Vi nyder bare turen og alle videoer samt ruten kan ses [her](#).

Efter at have kørt over de bjergpas vi har valgt er der mange andre steder i Europa jeg også gerne vil køre. En dag skal jeg på Roadtrip Europe nr. 2 og vil gerne til Sydfrankrig og Monaco også. Nogle punkter undervejs er allerede udset, herunder racerbanen i Spa-Francorchamps.

De bjergpas og bjergruter som kandiderer til en RoadTrip Europe nr. 2 er bl.a. følgende.

Italienske alper:

- Colle Del Nivolet
- Valparola Pass
- Col Du Mont Cenis

Østrigske alper:

- Grossglockner
- Silvretta strasse

Schweiziske alper:

- Flüela Pass / Graubunden
- Furka Pass
- Susten Pass
- Klausen Pass

Franske alper:

- Col de la Bonnette
- Col De Vence / Route de Thorenc
- Route Napoleon
- Route Gentelly

En andet lokation på en ny tur rundt i Europa er Le Mans. Jeg har været til 24 timers løbet 3 gange og vil gerne af sted igen, men med min sportsvogn. Det vil være en kæmpe oplevelse at køre på Mulsanne langsiden selv før den spærres af. Det vil være en fryd at parkere bilen blandt andre motorsportstosser.

Hvad kan du selv gøre?

- Se video på nettet.
- Køb en bog om Driving Roads.
- Tage af sted sammen med andre, eksempelvis i klubsammenhæng.

Trackday på Nürburgring - Nordschleife

Som én af de sidste stop på min Roadtrip Europe tur tog jeg og sønnike til Nürburgring. Det er en drøm. Det er ikke uden lidt bæven og stor eftertænkksomhed vi nærmer os banen. Den koster liv hvert år! Banen er krævende og enorm med en længde på over 20 km.

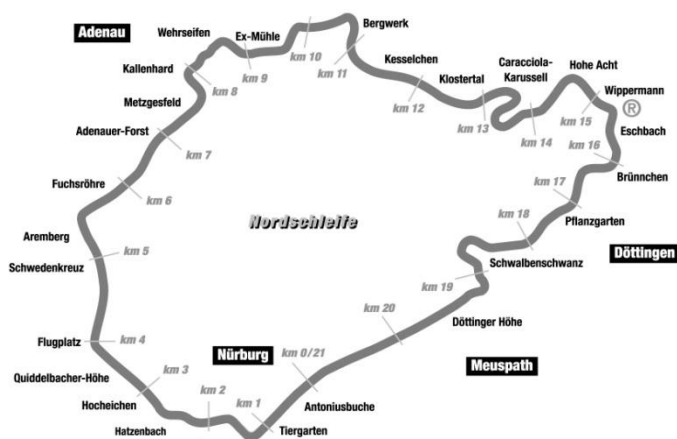


Vi har GPS'en tilsluttet og kommer til området uden dog helt at vide hvor vi skal køre hen. Vi kommer forbi en parkeringsplads som vi kører ind på. Det viser sig at være Brunnchen, der er et rigtigt godt sted at stå. Her kan man se et godt udsnit af banen hvor der også er god fart på bilerne. Der er mange på pladsen, men der er ikke liv på banen. Nu kan vi høre motorstøj i det fjerne og folk begynder at røre på sig. Banen er åben i et par timer og meget forskellige biler ræser forbi. Der er superbiler og der er familiebiler. Der er gamle klassikere og varevogne. Der er sportsvogne og tunede hot hatches. Det er spændende at følge med i.



En gang imellem kører en ringtaxi forbi og nu stopper der faktisk en lige foran os. En pige kaster sig ud af bilen og løber ind bag autoværnet hvor hun kaster op. Hun har fået nok lige nu. Det kræver sit at blive kastet gennem svingene med stor fart. Ringtaxien må køre videre og senere kommer den forbi igen og samler hende op.

Vi kører videre fra Brünchen og finder indkørslen til banen. Der er stor aktivitet på parkeringspladserne. Det har været en lang dag og vi kører mod Adenau for at tjekke ind på vores hotel. Vi kommer gennem byen og det er tydeligt at dette sted summer af ræs og hurtige biler. Vi går til ro med kæmpe forventninger til i morgen.



I dag skal vi selv på banen. Jeg har hjemmefra købt 4 omgange. Det er først sidst på dagen at vi selv skal ind og drøne rundt. Derfor kører vi rundt om banen for at finde forskellige udsigtspunkter så vi kan få en fornemmelse af banens forløb og højdeforskelle. Vi kommer frem til forskellige steder hvor vi kan se udsnit og med egne øjne se nogle af de lange stræk og bakkerne.



Det der sker på banen lige nu er et Driver Academy som er i gang, hvor instruktører træner deltagerne. Det kunne være virkeligt fedt at deltage i en gang. Vi kører videre rundt og prøver os lidt frem. Gennem små byer og via smalle veje kommer vi frem til de punkter vi ved eksisterer. Det er spændende og vi får virkelig god fornemmelse af hvor stor banen reelt er. Den kan slet ikke sammenlignes med de baner jeg kørt på i Danmark og Sverige. Vi kommer også forbi formel 1 banen som ligger i forlængelse af Nordschleife.



Nu er det tid til frokost og vi kører til Pistenklause. Det er et ret kendt sted som ejes af familien til Sabine Schmitz. Hun er en ægte Nordschleife celebrity og en god racerkører. Ved restauranten holder der en række fede biler som Ferrari, McLaren og især Porsche i hårde GT3 udgaver.



Nu er det snart tid til at vi selv skal køre. Sommerfuglene flagrer godt rundt i maven.

Banen åbnes og der er der run på! Der er nok altid first-timers imellem (mig selv inklusiv) og nogle af dem er tydeligvis ikke trænet fra trackdays og lign. Vi gispede noget i bilen over den motorcyklist som ses cirka 14 minutter inde i videoen fra første omgang [her](#).



Ud af fire omgange lykkes det mig to gange at komme rundt på under 10 minutter. Det er jeg stolt af. På de lange stræk og op ad stigninger er det tydeligt at jeg godt kunne bruge flere kræfter end mine 136 HK.

Ringen er simpelthen en fantastisk oplevelse både på banen og fra sidelinjen. Det er ikke sidste gang jeg kommer her. Se video fra to af de andre omgange [her](#) og [her](#).

Hvad kan du selv gøre?

- Tag af sted! Banen skal opleves.
- Spil computerspil og lær banens forløb at kende.
- Tag det roligt når du skal rundt første gang.
- Lær reglerne udenad og opfør dig som forventet ved overhaling mv.

Til F1 og så nordpå

Som det sidste punkt på planen for vores Roadtrip Europe tager vi til formel 1 weekend på Hockenheim. Det er en super afslutning og efter løbsweekenden ligger den lange vej hjem foran os. Vi skal køre cirka 1.000 km, men det går fint. Undervejs får vi vendt hele turen og alle vores oplevelser. Vi er mætte af indtryk og taknemmelige for at turen er lykkedes så godt. Min Elise er en god rejsekammerat som skaber masser af køreglæde.



Tuning

Opgradering af bilen

Mere vil have mere. Jeg kan mestre min bil meget bedre nu og savner nogle gange at der var flere kræfter, mere ryk, større vejgreb osv. Jeg overvejer derfor om jeg skal øge bilens ydelse med nye dele. Jeg har endnu ikke tunet med hverken aerodynamik eller motorkraft. Mulighederne er mange og der er et stort aftermarket. Min overvejelse er dog om det er investeringerne værd. Vil jeg få nok *"bang for the buck"* og *"value for money"*? Skal jeg droppe at fintune og i stedet for tage det store spring med køb af en anden bil?

Opgradering af kørerens

Spørgsmålet er om jeg overhovedet har behov for tuning af min Lotus. Jeg udnytter endnu ikke potentialet i bilen og min egen udvikling og *"tuning"* vil nok give mere. Som indsatsområde på personlig udvikling vil jeg nævne følgende prioriterede liste:

- **Hæl-tå nedgearing.** Hurtigere nedgearing og undgå motorbremsning og dermed manglende stabilitet. Nødvendigt for at blive hurtigere og undgå spin i sving
- **Travlhed med gearskift.** Få skiftet gear under nedbremsning. Undlade at skifte gear for ofte og fokuser i stedet for på rigtig placering og hurtige linjer.
- **Linje gennem sving.** Tænk på udgangen af svinget og/eller svingene derefter. Gå ikke for skarpt ind.
- **Bedste udgangshastighed.** Ikke bakke af på vej gennem svinget. Fuld tryk på ud ad langsiden.
- **Coasting.** Undgå perioder uden tryk på hverken speeder eller bremse. Prøv at give gas indtil grænsen og finde hvor udskridning starter. Brems så meget at jeg kan komme tidligt på fuld gas uden at skulle slippe den igen - indtil næste sving.

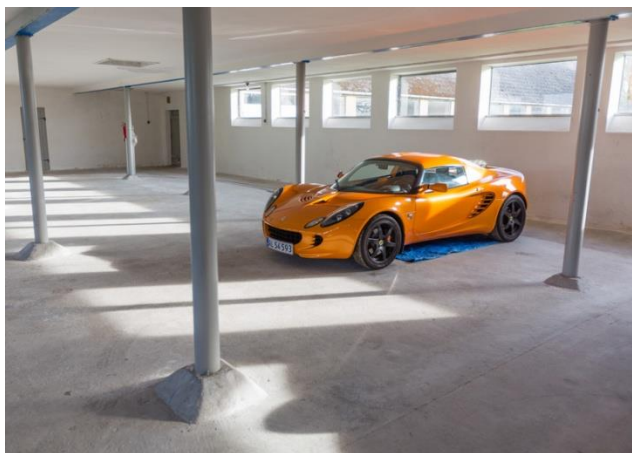
Hvad kan du selv gøre?

- Vær bevidst om hvad målet er? En federe bil eller blive en dygtigere kører?
- Vær ærlig med dig selv og reflektere over hvorfor du ønsker at tune din bil eller om du bør fokusere på dine egne evner.

Stilles væk

Det er snart vinter og bilen skal igen sættes i hi. Den skal stå under gode forhold indtil jeg kan hente den igen til foråret og en ny spændende sæson. Jeg laver en aftale med en ejer af en engelsk two-seater som også tilbyder opbevaring til andre for en rimelig pris. Stedet er tørt og rent samt under kontrollerede forhold. Der er adgang til strøm osv. Min bil spilder ikke olie, men det er et krav at der lægges en presenning under bilerne hvis de skulle komme til at dryppe.

Som forberedelse til at lade bilen stå stille henover vinteren pumper jeg dækkene lidt ekstra (så de ikke bliver kantet i bunden), fylden benzintanken helt op (så der ikke er vandholdig luft over benzinniveauet der kan skabe rust i tanken), åbner vinduerne en lille smule (så der er cirkulation af luft for at undgå indelukthed), tilkobler en lader (for at motionere batteriet i perioden) og dækker bilen af med et cover (så den holdes fri for støv, insekter osv.)



Hvad kan du selv gøre?

- Overvej hvordan du selv vil opbevare din sportsvogn når den ikke er kørende.
- Undersøg hvordan du bedst forbereder til midlertidig stilstand for netop din bil.

Afslutning

Det er flere år siden jeg købte min Lotus. Generelt leverer bilen alt det jeg ønsker mig. De første år som ejer af min lille orange racer har været super sjove. Der har været få udfordringer undervejs, og næsten kun lutter gode oplevelser. Jeg er meget taknemmelig og rigtigt godt tilfreds.

Det har været en kæmpe fornøjelse! Bilen kører som den skal og omkostningsmæssigt er den meget rimelig. En Lotus koster naturligvis en del penge at anskaffe, men ikke i Ferrari niveau. Prisen for forsikring og service er også rimelig. Jeg kan kun anbefale at købe en sportsvogn. Det er ren livskvalitet!

En ny start

Lige nu sidder jeg i Bangalore i Indien hvor jeg er udstationeret i tre år. Det betyder flere ting, bl.a. at tilgangen til min skønne sportsvogn er begrænset. Den kunne ikke komme med til Indien og ville slet ikke fungere i Bangalore. Det er et stort afsavn. Da jeg ikke kan nyde min bil er jeg kommet til den konklusion at jeg sælger den. Jeg har fået en okay pris for min skønne Elise og den næste ejer sætter stor pris på den!

It's what non-car people don't get. They see all cars as just ton-and-a-half, two-tons of wires, glass, metal and rubber. That's all they see. People like you or I know, we have an unshakable belief that cars are living entities. Not like a Toyota Carolla obviously, but a real... You can develop a relationship with a car. And that's just what non-car people don't get.

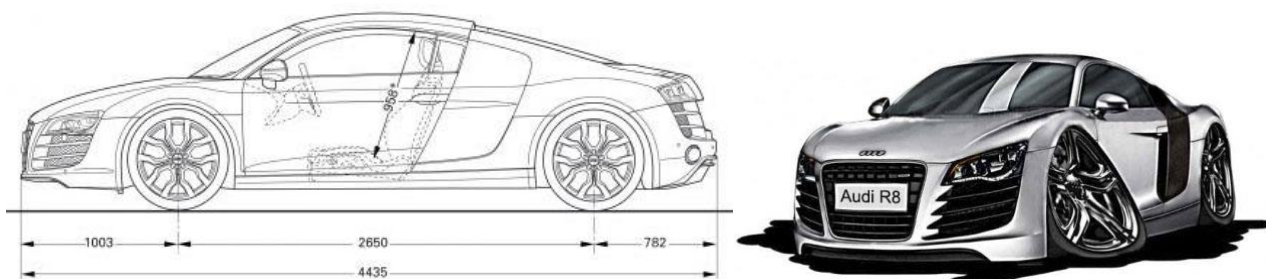
Jeremy Clarkson

Salget betyder samtidigt at en **ny** pirrende drøm som begynder at materialisere sig. Ideen om at anskaffe en nyere, stærkere, hurtigere og mere luksuriøs sportsvogn. Ift. min Lotus Elise er den stadig lidt luftige vision at erhverve en bil med mindst dobbelt så mange hestekræfter og en 0-100 km/t tid som er sekunder hurtigere. Derudover skal den næste bil have øget komfort samt større anvendelighed hele året rundt.

I've always been asked, 'What is my favorite car?' and I've always said 'The next one.'

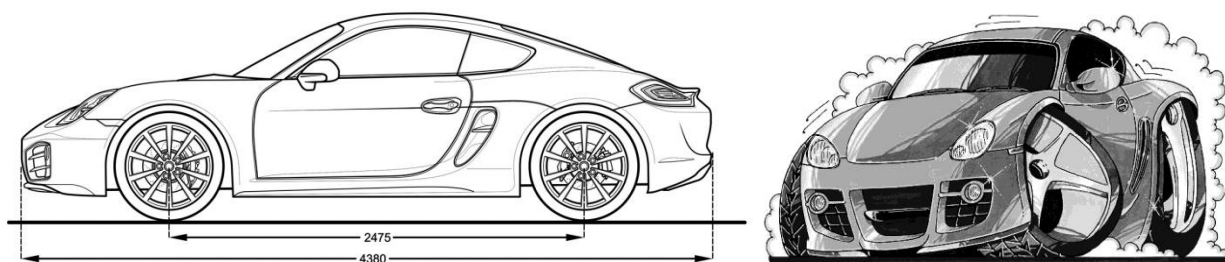
Carroll Shelby

Der er et par tyskere som kan levere det jeg søger. Eksempelvis Audi R8 og "Vorsprung durch Technik".



Dog er jeg ved brug af min egen metodiske proces som beskrevet her i bogen og gennem de erfaringer jeg har opnået over de sidste par år kommet til et andet valg.

Min næste bil er en Porsche Cayman S (2013-2016) da "Es gibt nichts vergleichbares".



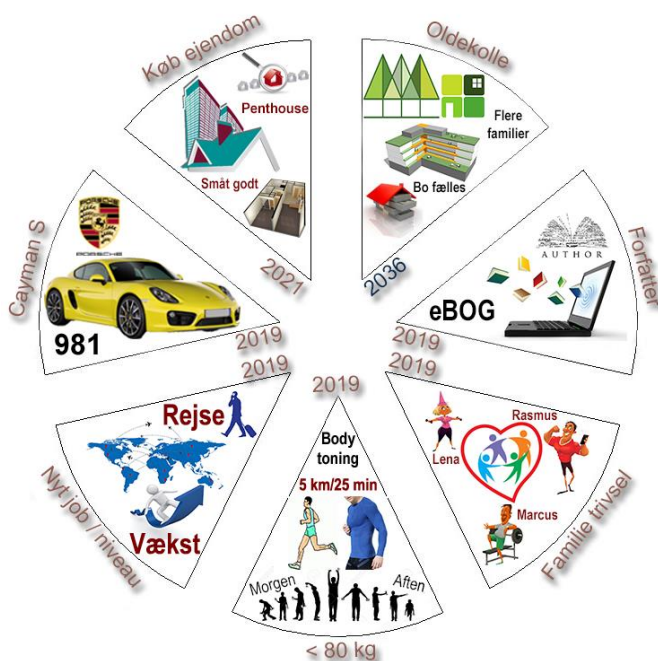
På mange måder er en Lotus Elise en ægte sportsvogn efter et spartansk engelsk two-seater koncept med megen charme og fantastisk køreglæde. Jeg ønsker dog mere kraft, bedre komfort og helårs-anvendelighed. De karv behøver ikke være et enten/eller, men et både/og. Kimen lagt til en ny start og et nyt kapitel. Endnu en begyndelse for mig og noget at hige efter. Er jeg parat til at gå fra en lille og særlig orange charmør og til en større og mere almindelig folkevogn? Hvordan skal det dog kunne lade sig gøre? Hvorfor er det overhovedet et rigtigt næste skridt i den rigtige retning? Hvilke udfordringer er der i dette og er jeg klar til dem? Hvad er det jeg i virkeligheden ønsker yderligere og vil det gøre mig mere tilfreds og glad? Hvem er ressourcer i denne næste etape og hvad skal de bidrage med?

Det er en stor tilfredsstillelse at opnå. Man bliver glad og det kan medvirke til momenter af lykke. Ét skridt er taget og ét niveau er nået. Dette er afslutningen, men det er samtidigt starten. Som mange gange før kører tingene i ring – eller rettere i spiral mod noget stadigt højere og bedre.

I couldn't find the sports car of my dreams, so I built it myself.

Ferdinand Porsche

Mit lykkehjul ser i seneste opdatering sådan ud. Modellen er valgt men farven kommer senere:



Tak for at være med som passager på min tur. Måske ses vi derude på vejen i hver vores sportsvogn en dag.

Opfordring: Register dig og betal lidt for flere fordele

Betal 250 kr. via MobilePay på 60571300 og registrer dig som bruger af min bog ved at sende mig en mail på gert@kethmer.dk. Derved får du ekstra fordele, herunder:

- Mindst ét ekstra kapitel.
- Alle billeder i højeste kvalitet med data på hvordan optagelserne er lavet.
- Ekstra materiale, herunder regneark, andre og flere billeder, lykkehjul mv.
- Svar på spørgsmål fra mig og adgang til dialog om din egen drøm om en sportsvogn.
- Mulighed for at deltage i en lodtrækning om et gratis foredrag – eller blot mødes.