# Emil Bergkvist Motor om bragden i Belfast

Vi lämnade Sverige på fredagen 27/3 och flög till Belfast med en skön känsla i kroppen. Målsättningen med deltävling två i Junior ERC var att plocka så många poäng som möjligt. Vi kände att vi inte behövde överladda för att köra ikapp någon, utan ta det i vår fart och säkra så många poäng som möjligt.

Inför tävlingen har mycket tid lagts på att finputsa på vissa moment i rallybilen. Emil och Joakim har gått igenom det som gått bra och dåligt, för att analysera och göra allt lite bättre. För bättre kan det alltid bli, det gäller att vara noggrann och jobba med dom små detaljerna.

50 mil SS i Opel Adam R2 utan något stort fel under Rally Liepaja samt Rally Sweden hade gett oss ett lugn och en trygghet inför deltävling två Circuit of Ireland.

Vi hade med hjälp av vårt team ADAC Opel Motorsport kunnat lägga upp så bra förberedelse som möjligt inför Junior ERC Circuit of Ireland, där vi startade i en tävling som heter Midland Stage motor Rally helgen före Junior ERC. Där vi rekade under Lördagen 28/3, för att sedan starta tävlingen Söndag kl 09,40 lokal tid.

Tävlingen kördes på 3 sträckor som går 3 gånger på totalt 11 mil ss mil, och vi fick till en bra känsla direkt. Efter tre körda sträckor ledde vi klassen och allt flöt på bra. När vi kom in på service så vill vår ingenjör testa andra fjäderben, som borde passa Emils körstil bättre. Sagt och gjort, 28 minuter senare lämnade vi servicen med 4 nya fjäderben. Emil kände direkt att bilen blev stabilare och vi kunde pusha mer med den nya setupen. Tillslut vann vi tävlingen med lite mer än en minut.

Efter det så förflyttade vi oss till ett annat område för att köra dom sista testerna under Måndagen, med vägar som var mer lika de som skulle avverkas i Circuit of Ireland. Där kunde vi finjustera det sista med setupen och noterna. Och få till den där sista sköna känslan när allt stämmer.

När reccen började på Tisdagen så fick vi se hur tuffa och krävande sträckor Irland kan frambringa. Det regnade ganska mycket och var svårt att veta hur mycket information vi skulle ta med i våra noter, frågeställningen var följande. Kommer rallyt köras under våta eller torra förhållanden? Prognosen sa vått men vi fick hör av många att det kan ändra sig på några timmar. Värt att tilläga är att det började regna ca 20 gånger under Tisdagen, och där i mellan solsken och snabbt upptorkande vägar.

Onsdagen flöt på bra, vi kände att noterna satt bra, och vägarna är väldigt speciella mot vad vi har kört tidigare på asfalt. Men den sköna känslan satt kvar.

Torsdag och shakedown plus kval. Vi åkte två kval åk, för att få känna på greppet och så Jocke fick läsa lite noter i full fart. När vi väl stod på startlinjen till kvalet så var vi bestämda med att sätta en så bra tid som möjligt. Sämre tid innebar sämre startposition, vilket innebär mer grus, lera, smuts på vägarna. Vi fick till ett helt okej åk, och kvalade in som tredje bil i Junior ERC. Samtidigt förstod vi att hemma grabbarna kommer åka fort. Vi var ca 0,9 sekunder efter de snabbaste på 3 km sträcka.

Lördag och första tävlingsdag. Regn. Vi började lite försiktigt på SS1, vi hade fyrhjulsläpp i en full farts höger bland annat, men fick till en helt okej tid. Rättare sagt snabbast av alla junior ERC förare, med ca 5 sekunder. Insikten att vi var snabbast fick oss att ta det lite lugnare på de nästkommande sträckorna, vilket innebar att vi låg tvåa efter första dagen.

Söndag, avgörandet. Vi kom till servicen ca 35 minuter innan vi fick plocka ut bilen ur parc ferme. Då fick vi reda på att ledaren från fredagen hade fått 5 minuters tidstillägg för att han hade missat en däckmärkning, så var vi plötsligt i ledningen. Och vår teamkamrat Marijan Griebel var tvåa, ca 15 sekunder bakom oss. Opel etta och tvåa, intressant.

Vi åkte ut på första loopen av sträckor, 4 stycken till antal och försökte pusha lite. Men redan i 3:e svängen på SS9 (första sträckan på lördagen) så hade vi missbedömt ett lyft. Vi hade ”Håll lite vänster över litet lyft”. Det borde ha varit ”Varning håll vänster över stort lyft”. Men med Emils skicklighet att reda ut krissituationer så blev det inte värre än att vi var ca 30-40 cm från ett hus. Vi tog det lite lugnare än planerat på SS9 efter detta, men vi var fortfarande i ledningen. Vi fortsatte i vårt tempo och vid lunch uppehåll så hade ledningen krympt till 8,8 sekunder. SS13 och SS14 var samma korta stadssträcka, här fick vi rätt tid i tidkortet (vilket är det viktiga) men fel tid på internet. Sen gav vi oss ut på samma loop som på morgonen. Vi kände att vi måste sätta in ett ryck någonstans för att ta hem segern, samtidigt som det är superviktigt att ta bilen i mål. SS16 var rätt sträcka, den är lång, bitvis riktigt snabb och har sina trixiga kombinationer. Här tog vi i rejält. När vi kom i mål på sträckan stod våran ingenjör och bara skakade på huvudet åt våran tid.

De två avslutande sträckorna tog vi i vårt normala tempo, och kunde bärga segern med 15,2 sekunder före vår teamkamrat.

Känslan att vinna en tävling där inte så många tror på en är otroligt tillfredställande. Vi har nu visat att vi klarar att behärska snö/is/grus men också asfalt på högsta internationella nivå.

Emil Bergkvist Motor