

CFMOTO HUNT THE WOLF

THE YEAR OF THE HUNGRY WOLF



Även 2018 års upplaga av världens mest krävande ATV-race, CFMOTO-HUNT-THE-WOLF, levde upp till sitt rykte!

TEXT STEFAN & CFHTW | FOTO CFMOTO-HUNT-THE-WOLF

För första gången kunde loppet följas live online över hela världen via ett GPS-spårningssystem. Den svåra banan som erbjöds visade sig vara en utmaning som inte alla av de cirka 90 deltagarna klarade av. Oavsett vilken klass, i denna 12:e upplagan av ATV-klassiken, så krävdes det en grym körteknik. Oavsett om du körde i den lättare äventyrsklassen, Crossover- eller Extreme-, tog det slut på talang så blev du "uppäten av vargen". Många bilder vittnar om offren som banan krävde, maskinerna som varit med i en olycka var allt annat än vackra. Mycket tack vare arrangörens fina arbete klarade sig de flesta förarna oftast med mindre skador.

Den sydtirolska Oliver Renzler som drar banan letar efter och kombinerar ofta svåra vägar som sänker medelhastigheten till endast drygt 10 km/h! Höghastighetssektioner är sällsynta längs banan. Självklart är det obligatoriskt att alla förare har fullgoda skydd på sig och så har det varit sedan starten av tävlingen. De flesta rullnin-

garna skedde därför vid låg hastighet efter förarnisstag utan dramatiska konsekvenser.

SVÅRAST I VÄRLDEN!

För andra gången ägde tävlingen rum utanför den lilla staden Sacuieu i nordvästra delen av rumänska Transsylvanien. Liksom föregående år blev invånare, samhällen och markägarna ekonomiskt kompenserade genom att man skänkte kläder. Förarna från hela Europa anlände senast den 9 april för att hinna göra de nödvändiga kontrollerna innan tävlingen. EXTREME-förarna var tvungna att bevisa sina kunskaper på en 40 minuter lång testbana redan på eftermiddagen den 9:e april. Om de sedan ville kunde de byta till en enklare klass, vilket bara några förare gjorde. Men med tanke på att av 26 EXTREME-åkare kom endast 9 fram till målet fem dagar senare, så kanske flera skulle ha tagit chansen att flyttat ner till Crossover... Inte minst är Extreme-klassens slogan tydlig: "The most difficult ATV tracks in the world!" och "You must be crazy to

race Extreme in CFHTW".

Den rumänska föraren Mihai Concioiu vann kungaklassen Extreme och de tilldelades de 1000 Euro som vinnaren fick. Han var 2:a året innan och gynnades av att andra starka förare misslyckades. Båda svenskarna, Fredrick Bäck och Martin Karlsson, som kunde ha varit farliga för rumäna, kraschade på samma ställe efter den första masstarten. Även tvåfaldige vinnaren av Extreme, Pawel Sashka, från Tjeckien hade det tuftt och drog sig ur efter två dagars körning. Endast den litauiska Mindaugas Lelys kunde ha blivit farlig för Concioiu, men han förstod för sent att ett mycket lågt däcktryck endast var tillåtet i klättringarna utan vinsk. Trea kom lite överraskande en annan rumän, Vlad Cozma, som har kört tävlingen sex gånger tidigare och han drog nytta av att andra misslyckades.

VINNANDE TAKTIK

I Crossover-klassen visade litauerna alla hur man är professionella. Alla förare i



Det finns lugnare partier på banorna som liknar den natur vi är vana vid.



Det är inte bara alla backar man måste klara av det finns även gott om hinder längs vägen man måste ta sig runt eller över. Det gäller att man har preparerat maskinen väl för att den ska hålla.

I de branta uppförbackarna är det en fördel att ha en längre maskin. Trots detta är det väldigt många som väljer att köra kort och då kan det gå så här! Även däcken är extremt viktiga i uppförbackarna.



Trots att årets bana var ganska torr då det inte regnat eller snöat som det gjorde förra året är det blött så det räcker på vissa ställen. Det är en avvägning om man ska ha en låg maskin som går bättre på de snabba partierna eller en hög som tar sig över hindren bättre.

ATV Fanai team var utrustade med radio i hjälmarna. Om en förare hade ett problem, sa han det till de två mobila serviceteamerna. Mekanikern skyndade sig sedan för att hjälpa till med hjälp av GPS-spårning som fanns på varje förare. Hur perfekt det här fungerade visas i filmen från den 4:e dagen, då ett punkterat däck byttes inom 43 sekunder! Resultatet: 1:a och 2:a i Crossover-klassen för Mindaugas Veiveris och Paulius Vaisneideris, följt av den överraskande snabba tysken Erich L. Adventure-klassen reviderades till 2018: ingen fri tillgång till poäng i vildmarken längre, men krävande rutten, även för UTV-förarna. Segrarna blev de erfarna CFMOTOHUNT-THEWOLF-veteranerna från Polen, familjen Sliwa. Som det enda laget klarade far och son alla äventyrsslingor. Moraliska vinnaren var dock det tyska Speedfactory-laget. Två gånger kom de av en slump först till en olycka och hjälpte de skadade, vilket totalt kostade dem flera timmar i tid räknat.

KÖRT FYRA GÅNGER!

Specialpriset som var en helt ny GoPro-kamera gick dock till den svenska kvinnan Emmy, som klarade alla fem svåra dagarna med bravur. Detta trots att hon endast kört ATV fyra gånger tidigare. Hatten av! För fjärde gången blev loppet möjligt att genomföra tack vare sponsorerna, särskilt CFmoto och Kenda. Resultaten visar att de två företagen producerar produkter som håller hög nivå: 2 av de 9 ATV:erna som nådde mållinjen i EXTREME var CFmoto X8 800 / 850cc - utav 26 startande. Och återigen vanns den här främsta klassen med Kenda-däck. Endast vinnaren Mihai Concioiu som körde med Kenda Bounty-Hunter-däck behärskade alla sektioner utan vinsk. Alla andra Extreme-åkarna var tvungna att använda vinsk och förlorade tid.

Vi kollade med Fredrik Bäck från Team BKT hur han upplevde årets tävling och hur han förberett sig och sin maskin.

– Personligt så måste man ha bra grundfysik och inte fega när man kör. Det är när man tvekar som det händer olyckor. Man måste lära sig att navigera efter gps. Kör du fel kostar det jättemycket tid. Många gånger tjänar man på att lugna ner sig, framförallt i tvära svängar och så fort det finns många alternativa vägar. Man måste lära känna sin egen maskin, hur den betar sig och var tippgränserna går efter att man preppat maskinen för HTW, säger Fredrik.

– När det gäller maskinens förberedelser bör man kolla över maskinen grundligt och serva den så den är tipp top. Det är bra att montera en ny variatorrem för det frestar på rejält när man ibland kan ligga ett par kilometer och köra i en brant lutning och mata så mycket det går. För stannar du så kommer du kanske inte igång igen. Däck är en jätte viktig del och det ska vara mindre hjul. Dom flesta kör på 25"-hjul men även ner på 23"-hjul. Däcken jag kört med i 2 år är BKT WING 207, bak 25/11-12" och

Det gäller att vara väl förberedd även fysiskt och att man klarar av att navigera med GPS.



Det är långt ifrån alla som tar sig i mål på CFmoto Hunt The Wolf!



Det är även en stor utmaning att ta sig nedför de branta backarna, många går på sidan av maskinen för att bromsa.

fram 25/8-12". Är sjukt nöjd med dom. 1/3 körde faktiskt just med BKT-däck i år.

Man ska ha så smala däck fram som möjligt för att få bra styrförmåga. Vissa kör även på smala bak och det ger bättre sidogrepp. Jag gillar bredare för att det trycker på bättré uppför i löst material och ibland vill man åka på tvären när man kör skråkörning uppför. Vi fyller även däcken med poolnoddles för om man får punka kan man köra utan luft ett par timmar. Beroende på maskin så behöver man kanske skruva ner fjädningen och justera kompressionen hårdare för att det inte ska slå igenom. Lägre maskin blir mycket stabilare på en sådan här bana. Krängningsstag fram är bra att stoppa dit om man inte har det. Vinsch fram är ett krav och även bak kan vara bra att ha men det kanske mest är onödigt vikt. Plocka bort onödiga grejer som väger och inte behövs, så som uppflyttad kylare då vikten blir helt fel med uppflyttad kylare. Sätt dit skärnväsor för lite verktyg och en extra variatorrem. Montera gps med laddfäste lågt och även gärna nått skydd för grenar. Kylarskydd i finmaskigt nått för att skydda mot vassa grenar och stensprut från framförvarande maskiner, avslutar Fredrik.

Hur var banan i år jämfört med tidigare år?
– Banan var riktigt bra i år för det var torrt. Förra året kom det snö till dom två sista dagarna och det blev halt som fan och lurigt när man åkte med låsta hjul utför ibland. Banorna trappas ju upp för varje år i alla klasser. Så det var ytterligare lite tuffare i år. För att få köra Extreme så måste man köra en testrunda för att visa att man är kvalificerad att köra Extreme och för ens egen del känna om klassen passar en själv, annars får man gå ner en klass. Kvalet gick jättebra och jag blev etta med god marginal. Jag körde på 47 min och 2:an kom 2 min och 10 sek efter, säger Fredrik.

Du fick lov att bryta, vad hände?
– Första tävlingsdagen efter testrundan startade vi och det börjar med en serpentin slinga som gick på en stor grus-/gräsplan där det var en håla som inte syntes, vilken jag och en till svensk körde ner i i hög fart och slog fjädningen i botten och får bakspark i maskinen som gör att vi voltar framlänges och vi båda får maskinerna över oss. Detta resulterade i spricka i acromionbenet i axeln på mig och kompression över bröstet och i ryggen. Andra från Sverige fick ett par brutna revben och kompression över bröstet och ryggen de med. Som tur var hade vi tagit en ledning på c:a 80 m, så de andra hann se oss och bromsa.

Han som lagt banan körde serpentinkörningen för att visade hur den gick och han gasade på så mycket det gick och vi såg på hans maskin att det inte var så många gupp och visste att det var ganska lugnt att blåsa på rejält i starten. För man vill ju ligga bland dom fem främsta. Utav fem dagar måste fyra dagar vara godkända och vi missade tre dagar. Envisa som vi är så körde vi



Man vill helst ligga bland de fem första i starten enligt Fredrik.



För en del slutar det hela i besvikelse.



Man kör fem dagar och fyra av dem måste vara godkända.



Här är svenskarna som körde. Från vänster, Martin Karlsson, Markus Qvarnström, Calle Elfver, Emmy Nerf, Mankan Karlsson, Fredrik Bäck och sittandes i blå tröja Erik Brännström.



Man kör tre olika klasser, lite resultat ser du nedan!



Extreme

Place	Racer no.	Racer name	Racer moto	TOTAL	Place time
1	002	Mihai Concioiu	Can-am Renegade	14:35:30	00:00:00
2	011	Mindaugas Lelys	Can-am Renegade	16:43:10	02:07:40
3	030	Cozma Vlad	Can-am 6	17:05:10	02:29:40
DNF		Fredrick Bäck			
DNF		Martin Karlsson			

Crossover

1	107	Mindaugas Veiveris	Can-am Outlander 1000	10:09:50	00:00:00
2	103	Paulius Vaisneideris	Can-am Outlander 1000	10:21:10	00:11:20
3	162	E. L.	Can-am Renegade 1000	10:52:20	00:42:30
4	157	Calle Elfver	Can-am Renegade 1000	10:59:10	00:49:20
9	142	Markus Qvarnström	Can-am Renegade 1000	11:34:20	01:24:30
13	019	Erik Brännström	Can-am Renegade 1000	12:21:20	02:11:30
15	143	Mankan Karlsson	Can-am Renegade 1000R	13:41:10	03:31:20
16	153	Emmy Nerf	Can-am Xxc 1000	13:41:30	03:31:40

Adventure

1	212	Jakub & Marek Sliwa	Can-am Reneagde XXc 1000	15:51:50	00:00:00
---	-----	---------------------	--------------------------	----------	----------

faktiskt de två sista dagarna i klassen under (Crossover) som är svår och genomförde båda dagarna, säger Fredrik.

Vad är det svåraste med denna tävling? – Svåraste är gps:en för min del. Sen att hålla att sig på hjulen och inte välta och rulla... Jag har kört i tre år och första året hade jag aldrig kört med gps men placerade mig ändå som 5:a. Andra året var jag i dålig form på grund av litet diskbräck i nacken, men det blev ändå en fjärdeplats. Jag blev uppkallad som the crazy swede eftersom att jag var den enda som körde upp för hela "Killer hill". I år var jag i bra fysisk form men så hände det ju en olycka, tyvärr. Så det är bara att ladda för nästa år! avslutar Fredrik som redan planerar inför nästa år och vi önskar honom alla lycka.