



Pakettiautolla kahtasataa?

Kyllä! Drag Racing tarjoaa siihenkin mahdollisuuden. Elimäkeläinen yrittäjä Kari Koli ja hänen tiiminsä käytti tilaisuuden hyväkseen ja rakensi katuautoluokan, Street-D rayhman kiihdytysauton pakettiautoksi rekisteröidystä, vuosimallin 1970 Chevrolet El Caminosta.

Burnout Alastarossa, Kari lämmittelee renkaita ennen lähtöä.

Drag race-kilpailun peruseriaate on yksinkertainen. Kilpaa ajetaan kaksi autoa kerrallaan, vierekkäisillä radoilla eli lajin piirissä tuttavallisemmin stripillä. Lähtö tapahtuu paikaltaan lähtövalojen, eli "kuusen" opastamana. Nopeammin varttimailin mittaisen (n.402 metriä) matkan tahtanut on voittaja. Tästä poikkeuksena tietyt luokat, joissa myös indeksi- ja reaktioajat ratkaisevat.

Kuulostaa yksinkertaiselta, ehkä jopa tylsältä, mutta todellisuus on jotain aivan muuta. Lähtöviivalla otetaan kuseista todella mitta, pieniinkään virheisiin ei ole varaa jos mielihimmäksi maaliin ja seuraavalle kierrokselle mukaan. Kello ei anna anteeksi, pienikin nukahdus ja peli on menetetty.

Street-ryhmän autot jaetaan luokkiin moottorin koon mukaan ja ahdettuihin ja vapaastihengittäviin. El Camino kuuluu Street D-luokkaan. Autolta ei vaadita voimassa olevaa katsastusta, mutta auton täytyy täyttää katu-liikenteeseen vaadittavat tekniset vaatimukset. Auton tulee olla tehdasvalmisteinen ja esim. auton jousitusyhteyttä ei saa oleellisesti

muuttaa.

Kisaviikonlopun ensimmäisenä päivänä ajetaan lajittelulähtöjä, joista parhaimman ajan mukaan määrätään paikka toisen päivän lähtökaavioon, eli finaaliin.

Finaalipäivänä ajetaan pudotusmenetelmällä, lähdön hävinnyt lähtee kotiin, voittaja jatkaa kaaviossa ylöspäin, seuraavaa vastustajaa vastaan.

Näin se alkoi

Keväällä 2008 työnantajani, yrittäjä Kari Koli, Myllykosken Autotarvike Oy, tuli luokseni esitellen kuvaa 1970 Chevrolet El Caminosta ja kertoi harkitsevansa kiihdytysauton hankintaa ja lajiin osallistumista.

Vannoutuneena autoharrastajana, lajista kiinnostuneena ja sitä seuranneena, annoin heti kannatukseni ja lupauduin mukaan jos sille tielle lähtisi. Korjaamomme asentajatkaan, Tommi Auvinen ja Pasi Sinisalo, eivät suostuttelua tarvineet.

Tiimi oli siis valmiina, eikä aikaakaan kun auto seiso trailerilla ihailtavana ja ihmeteltävänä yrityksen pihassa, Myllykoskella. Hieman

kilpailuhistoriaa jo omaava, rekisterissä oleva pakettiauto oli hyvä lähtökohta, olihan autossa jo turvakaaret valmiina.

Kari aloitti tarvittavien osien metsästämissä ja pian olikin iso kasa erinäköistä ja kokoista palikkaa mitkä pitäisi autoon sovittaa. Voimanlähteeksi keulalle nostettiin kiihdytysautoilun konkarin, Matti Suuntalan vanha 479 kuutiotuumaaninen (7,8L), n.700 hevosvoimainen Chevroletin V8-moottori.

Karin ystävä Matti avusti tekniikan paikalleen asennuksessa ja opasti tarvittavien muutosten tekemisissä. Matin pajalta auto tuotiin firmalle, missä muu rakentelu pääosin suoritettiin.

Auton rakentaminen alkoi yleensä heti työpäivän päätyttyä, yhdessä istuttiin ja suunniteltiin, rakennettiin ja testattiin, illat venyivät pitkiksi ja viikonloputkin tuli vietettyä työpaikalla, kotona käytiin vain vähän nukkumassa välillä.

Pasi ja Tommi rakensivat autoon hankitulle lasikuituiselle keulapalalle saranoidun rungon. Näin keula voitiin joko nostaa pystyyn tai irrottaa kokonaan huoltotöiden helpottamiseksi.

Kari hoiti tekniikan, jarrujen ja alustan rakentelun. Jokainen teki kaikkea mitä vaan ehti ja osasi. Tiimityöskentelyä, ilman sitä ei hommista tulisi mitään eikä auto valmistuisi kisoihin ajoissa.

Kuljetuskalusto

Tekemisen puutteen ehkäisemiseksi hankittiin lisää rakenneltavaa, kuljetuskalustoksi valittiin linja-auto, Volvo, vuosimallia 1972.

Tommi sai tehtäväkseen linja-auton sohva- ja sänkykokonaisuuden runkojen valmistamisen, jotka vietiin myöhemmin Elimäelle Riihiluoman Maukan verhoiltavaksi. Kari hoiti linja-auton hionta- ja pohjatyöt tiimin innokkaan apurin, Juho Kunnaksen avustamana. Pasi lupautui maalaukokemusta omaavana vetämään värin Volvoon päälle.

US-Parts sponsoroii kilpakalustoon maalit, joten molemmat kuluneuvot saivat siis peitteekseen Gulf-racingin värit. Vanha linjuri uudessa värissään toi väkisinkin mieleen paleltuneen valaan. Väriyhdistelmän oranssien osien maalaus päätettiin niukan aikataulun vuoksi jättää myöhemmäksi.

Ensimmäisen kisaviikonlopun lähestyessä kovaa vauhtia, saimme hengähtää hetken, kun auto vietiin maalarille ja linja-auto oli verhoiltavana.

Mutta vain hetken. Maalari teki työnsä, maalaamoon torstaina toimitettu auto oli noudettavissa jo sunnuntai-iltana. Allekirjoittaneen tehtävänä oli seuraavaksi auton visuaalisen puolen viimeistely, valojen kiinnitys, listojen ja koristeosien oikominen, ehostaminen ja kiillotus, sekä sponsoriain mainosteippaukset.

Viimeiset hienosäädöt ja matka alkaa

Lopulta kokonaisuus alkoi näyttää valmiilta. Viimeiset tekniikan testaukset ja hienosäädöt tehtiin firman pihalla, vain päivää ennen lähtöä ensimmäisiin kisoihin.

Sisustan viimeistely päätettiin jättää paikan päälle, säännöt vaativat autoon lattiaverhouksen, mikä autosta puuttui vielä kokonaan.

Lähtöpäivänä aikaa ei ollut tuhlattavaksi, työpäivän päättyessä alkoi tavaroiden ja työkalujen pakkaaminen pikavauhtia linja-autoon, auton nosto kyytiin ja keula kohti Virtasalmea. Matkalla sitten muisteltiin, mitä kaikkea unohdettiin ottaa mukaan ja kirjoitettiin listaan, mitä seuraavalle reissulle otetaan mukaan nyt unohdettujen lisäksi.

Pientä jännitystä oli havaittavissa ilmassa, kun matkaa täitettiin. Karilla oli kiihdyttelystä kokemusta entuudestaan, mutta muut olivat niin sanotusti ensikertaa pappia kyydittämässä tällä tasolla.

Perillä oltiin yömyöhäisellä,

muiden tiimien ollessa jo untenmailla. Bat Race Team oli varannut meille paikan viereensä varikon perältä. Auto parkkiin ja nukuttavana!

Ensimmäinen kisapäivä

Aamuhäätys on vähintäänkin mielenkiintoinen. Yö oli ajankohtaan nähden kylmä, toukokuun puolivälin jälkeen en osannut odottaa enää seitsemän asteen pakkasta, jota vanha makuupussini ei pystynyt täysin pitämään ulkopuolellaan.

Pienestä kohmeesta, nenän päässä helmeilevästä pisarasta ja väsymyksestä huolimatta, leviää kasvoilleni mairea hymy. Harvoin herätyskellona toimii useita, toinen toistaan miehekkäämpiä ääniä päästäviä moottoreita.

Ilma täyttyy jyhkeästä jylinästä, kun tiimit alkavat vuorotellen käyttämään kalustoaan lämpöiseksi. Hampaiden pesulle ja tosi-toimiin!

Auto laskettiin alas bussista ja nostettiin pukeille. Karin lähtiessä hoitamaan tarvittavat paperit ja osallistumaan kuljettajakokoukseen, aloitin lattiaverhoilun asennuksen ja viimeistelyn, Tommin korjatessa muita viime hetken jääneitä kohteita.

Gulf Racing-väreissä oleva avolava sai heti huomiota varikolla uutena tulokkaana, kommentit ja palaute oli positiivista.

Varikkohenki kisoissa on lämmin ja suvaitseva, kaikki otetaan avosylin vastaan, apua saa ja sitä annetaan kaikille tarvitseville, leikkimielistä vinoilua satelee puolin ja toisin.

Fiilis on hyvä, vaikka jo tutuksi



Kari seuraa auton katsastusta Kalajoen Summer Nationals -kilpailussa

tullut kaveri, kiire, hengittää armosta niskaan.

Auto on saatava pian valmiiksi, katsastukseen ei ole kauaa aikaa. Viimeiset tarkistukset ja odottamaan vuoroa katsastukseen.

Auto todettiin sääntöjen mukaiseksi pienin huomautuksin, mutta ajolupa kuitenkin saatiin. Huomautetut kohteet käskettiin korjata seuraaviin kisoihin mennessä.

Tiimi huokaisi helpotuksesta. Pystyimme keskittymään itse kilpailuun. Ensimmäisten kisojen tavoitteena oli saada hyväksytyt kilpailulisenssi Karille. Lisenssiä hakeva kuljettaja ajaa kolmesta kuuteen lisenssilähtöä, joita toimitsijat seuraavat ja arvioivat

kuljettajan taitoja ja pätevyyttä stripille.

Ensimmäinen lisenssilähtö ajetaan ns. läpiajona, tarkoituksena opetella lähtövalojen toiminta. Toimitsijat opastavat jokaisen lähdön välissä, miten seuraava ajo suoritetaan. Toisessa lisenssilähdössä saa jo suorittaa "burniksen", eli renkaiden lämmityksen. Tämä parantaa pitoa ja puhdistaa renkaita niihin tarttuneesta liasta ja hiekasta. Tässä lähdössä saa hieman "polkaista", mutta ajon on oltava rauhallinen, kaasua pohjassa ei saa vielä ajaa.

Kolmanteen lisenssilähtöön saimmekin jo luvan täyskaasulähtöön jolla myös Kari lunasti itselleen hyväksytyt kilpailulisenssin! Kiiruhdin kilpailutoimistosta varikolle kertomaan uutista kuljettajalle ja muille tiimin jäsenille.

Kaikki huokaisivat syvästä helpotuksesta ja hymyä oli turha pidätellä. Olihan tätä hetkeä jännityksellä odotettu ja suuri työ auton rakentamisessa palkittiin.

Myös riemu palkittiin heti seuraavassa lähdössä. Suoran puolivälissä auto pölläytti sinisen savun ilmoille.

Tommin kanssa katsottiin lähdiviivalla toisiamme kysyvä katse silmissämme: "Oliko se nyt siinä?". Pikajuoksua varikolle Karia vastaan, mutta paikka oli tyhjä. Auton olisi pitänyt jo olla täällä. Katse paluutielle selvitti syyn. Autoa työnnettiin varikkoa kohti, oljyvana perässään.

Positiivista oli se, että saimme ajan lajitteluun joka tarkoitti ainakin yhtä lähtöä sunnuntain finaaleihin, kysymys oli vain se, että ajetaanko enää ollenkaan.



Pasi taustalla seuraamassa, Karin säätäessä syytystä. Huomaa tiimin hiustyyli.



Auton lasku linja-autosta on senttipeliä, pienimmillään auton ja aukon välissä on tilaa alle pari senttiä. Allekirjoittanut oikealla tarkkailemassa suoritusta.

Moottorin jäähtyttyä ryhdyttiin tarkempiin tutkimuksiin. Imusarjan tiiviste oli pettänyt moottorin takaa, josta öljy valui moottorin lohkoa pitkin suoraan pakosarjoille, aiheuttaen sankan savun.

Tästä siis selvittiin kuitenkin säikähdyksellä. Imusarja irroitettiin kaasuttimiseen ja se tiivistettiin uudelleen tiivisteliimalla, joka ystävällisesti lainattiin kilpailevalta tiimiltä, allekirjoittaneen muistellessa jättäneensä kyseisen artikkelin lähtökiireessä firman myyntitiskille.

Kone saatiin kasaan, mutta niin myöhään, että lauantain ajot oli ajettu, eikä moottoreita saanut melusääntöjen vuoksi enää käyttää, joten koekäyttö jäi aamuun, piti hän sitä taas jotain jännitystä saada aikaan.

Ilta meni grillatessa, varikkoa kierrellessä ja tutustuessa kilpakumppaneihin ja tiimeihin.

Sunnuntaina herättiin taas tuttuun moottoreiden jylhään jylinään. Hymyillen tietenkin. Aamutoimien jälkeen päästiin käyttämään moottoria lämpöiseksi. Remontti näytti onnistuneen, öljyvuoto oli tilkitty, mutta totuus selviäsi vasta lähdön jälkeen.

Pian tulikin käsky lineup:iin, johon jossa toimitsijat lajittelevat lähtöparit. Kari sai vastaansa Juha Tavin. Tiesimme auton olevan meitä nopeampi joten tämä olisi päivän ainut lähtö meille, mutta me olimme tavoitteemme jo saavuttaneet lisenssin myötä.

Kari suoritti hyvän lähdön ja ajaksi kirjattiin pakettiautolle kohuullinen 11,706 sekuntia, loppu-

nopeudella 180,75 km/h. Suoran päässä ei näkynyt savua, joten remonttikin onnistui mallikkaasti.

Aloitimme tavaroiden pakkaamisen hyvissä tunnelmissa, tavoite oli saavutettu ja pientä näyttöä auton suorituskyvystäkin oli esittää. Enää oli edessä tulomatalla rikkoutuneen auton nostovussin kiinnikkeen hitsaaminen jotta auto saataisiin kyytiin ja kotimatka voitaisiin aloittaa.

Matkalla purettiin yhdessä viikonlopun tapahtumia ja suunniteltiin jo seuraavaa kilpailua ja autoon tehtäviä muutoksia. Reissu oli palkitseva, hauska ja jännitystäkin riitti. Olimme yhtä hienoa kokemusta rikkaampia. Vastoinkäymisiäkin riitti mutta niistä selvittiin sisulla ja tiimityöskentelyllä.

Kari oli erittäin tyytyväinen hyväksytyyn lisenssiinsä ja loppukausi voitaisiin keskittyä auton ja oman suorituskyvyn paranteluun. Virheitä, vastoinkäymisiä, komelluksia ja hauskoja hetkiä kauden mahtui roppakaupalla, mutta niistä kertomiseen tarvittaisiin oma julkaisu.

Jarrujen katoaminen, linja-auton renkaan räjähtäminen Alastaron kisareissulla, jäähtyttimen rikkoutuminen Kalajoella, nämä ja monta muuta asiaa värjittivät kilpatoimintaa, mutta kaikesta selvittiin ja yleensä vielä naureskellen. Vastoinkäymiset otettiin kokemuksen kannalta, liian vakavaksi ei pidä touhua päästää.

Kauden parhaaksi ajaksi saatiin 10,681 s. Kalajoen lentokenttäradalla. Paras loppunopeus oli 208 km/h joka on avolava pakettiautolle parempi kuin kiitettävä suoritus. Erimieltä oleville totean leikkimielisesti vinkiksi: tehkääpä perässä! Muistakaa, että lähtö tapahtuu paikaltaan ja edellä mai-

nitut lukemat ajanottolaitteisiin pysähtyy vain hieman neljänsadan metrin jälkeen.

Itselleni kesä oli antoisa ja ikimuistoisia kokemuksia saatiin paljon. Drag racing on todella-kin parasta paikan päällä. Kaikille kiinnostuneille suosittelen ehdottomasti vaivautumista paikalle. Suurimman ilon saa irti Alastaron Nitro Nationals -kisoista, jossa nähdään kuljettajia ympäri eurooppaa ja tietenkin lajin kuningasloukka, Top Fuel, jossa 7000 hevosvoimaiset dragsterit kellottavat parhaimmillaan taululle 4,5 sekunnin varttimailiaikoja, loppunopeuksien ollessa reilusti yli 500 km/h! Tästä syystä drag racing on maapallon nopein autourheilulaji.

Lopuksi haluan kiittää Karia mahdollisuudesta päästä lajin pariin ja kiittää koko tiimin puolesta kaikkia mukana ja apuna olleita. Ensi kautta ja sen tuomia kokemuksia odottaessa innolla, totean, ettemme ole jääneet tuleen makaamaan. Parannuksia on tehty ja moottoritehoja tullaan nostamaan 800 hevosvoiman paremmalle puolelle, lopun jäädessä kellon kerrottavaksi.

Jos kiinnostuit lajista, lisätietoja kilpailuista ja lajista saa osoitteesta www.fhra.fi. Vinkkinä annettakoon että kilpailuissa varikko on avoin myös katsojille, joten kiinnostuneet pääsevät lajia seuraamaan todella läheltä. Jos bongaat Karin tiimin varikolta, älä epäröi tulla tervehtimään tai kyselemään. Kerromme mielellämme yksityiskohdista ja vastailemme kysymyksiisi parhaamme mukaan. Toivotan kaikille lukijoille hyvää ja kokemusriikasta kesää 2009!

-Teksti ja kuvat: Ville Sulanen

Teknisiä tietoja:

Auto: Chevrolet El Camino vm. 1970

Kuljettaja/omistaja: Kari Koli, Myllykosken Autotarvike Oy

Kilpailunumero: DS 377

Luokka: Street D

Moottori: Chevrolet, tilavuus 479 Cid (7,8L), teho n.700hv (522kW)

Vaihteisto: Kaksi vaihteinen PowerGlide automaatti

Paras aika: 10,681 s. 1/4 mile

Paras loppunopeus: 208 km/h 1/4mile

Tiimi: Pasi Sinisalo, Tommi Auvinen, Ville Sulanen

Kuljetuskalusto: Volvo linja-auto vm. 1972, muutettu erikoisajoneuvoksi, nukkumapaikkoja viisi, sohva, jääkaappi, mikro, kahvinkeitin, tv/dvd-soitin/digiboxi

Sponsorit: US-Parts/Gulf-voiteluaineet,

Atoy Automotive/Osaset ja Autofit, Talouspuu,

Linnax Oy/AmPro-työkälyt, Tykkä Oy



Tommi hienosäätämässä sytytustulppia. Ruuvipenkin virkaa ajaa jäähtytimen kiinnitysrunko. Hetkeä myöhemmin kierrettiin varikkoa kyselemässä jäähtyttäjän paikkausainetta lainaksi, tilanteesta selvittiin kuitenkin kunnialla.