

teksti  
ja kuvat  
Pata Ekman

# SUPER STAR

Saatatte arvata mikä kolina käy kun 20 Camaroa yrittävät löytää parhaat ajolinjat ensimmäisessä kaarteessa! Uffe Larsson on selviytynyt ensimmäisenä kaarteesta perässään kisojen voittaja Peter Norlander. Mini Lundqvist on tässä vaiheessa kahdeksas mutta paransi lopullista sijoitustaan kolme pykälää.



Kaksi nuorta kaveria istuvat Massey Ferguson hatut tiukasti otsallaan Ahveniston vauhtipäivillä ja ihmettelevät Super Star Camarojen aikaansaamaa mekkalaa:

— "Kuuntele Tane, taitaa olla aika iso kone noissa autoissa...."

— Joo, on varmaan yli kaksilitrainen..

— Tsiikaa, nyt ne lähtee,....voi äiti, hirvee mökä..!

— Kato kun ne tulee ulos varikkosuoralle....miks noi takarenkaat savuu noin hirveesti, onx ne niin vanhat...???

— Hei Tane..!!!

— Tä..???

— Tiäräksä mitä.....

— No..?

— Must tuntuu et ne sutii koko ajan....Toi kuuluttajakin sano et niis on 450 heppaa.!!!

— !!!!!!!!

— Taitaa olla semmoset Veekasi koneet....

— Joooo.....

Niin, monelle suomalaiselle joka on seurannut ratakilpailuja, ja nähnyt vain Imppejä, Super Star Camarot on kuin isku vyön alle. Ahvenistolla järjestettiin jo toiseen kertaan Camaro kisa, nyt oikein osakilpailumuodossa. Camarota oli ilmoittautunut kokonaista 27 kappaletta joista 7 oli suomalaisten käsissä. Kansallissankarimme Keke Rosberg oli lupautunut ajamaan Camaroa itsensä ja yleisön huviksi. Muita tunnettuja suomalaisnaamoja olivat vanha kettu Timo Mäkinen, puuhamies R Lappalainen ja monitaituri Mini Lundqvist. Mini pelästytti ruotsalaiset kansakilpailijat heti alkuun näytettyään heille miten Camarolla ajetaan kahdella fillarilla. — "Han måste vara galen" inttivät ruotsalaiset kuorossa. Naapurimme tulivat Ahvenistolle nimivahvalla joukolla, Peter Norlander, Christer "Svarten" Karlsson, Bo Ridström ja Ulf Larsson muutamia mainitaksemme. Ahve-

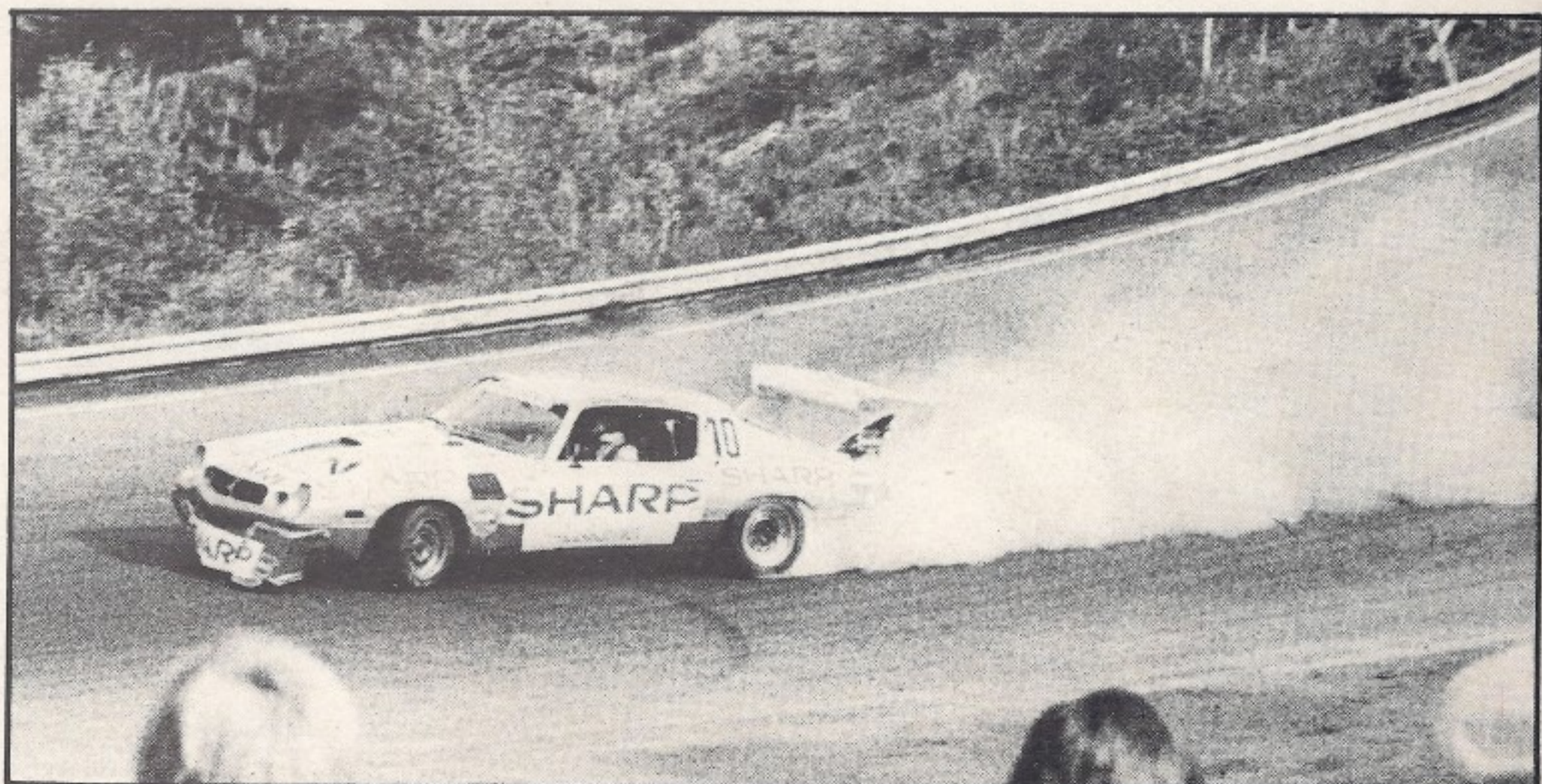
niston ratahan on tunnetusti kapea ja mutkikas, ja se tiesi kovaa kisa.

Ei ole mitenkään ihmeellistä että drag race kilpailut ovat maamme suosituin ratakilpailumuoto, ihmisiä ei enää kiinnosta katsella kun Escortit, Impit ja muut piipittelevät kilpaa ympyräradoilla. Tarvitaan väriä, Showta, melua, ruutia ja palaneen renkaan hajua. Siksi voidaankin kiittää Camarota, ne ovat pelastaneet ympäri-ympäriajot laakista. Tuskin 25.000 suomalaista tungeksi Ahvenistolle luuratakseen imppejä, he tulivat katsomaan Keke Rosbergiä ja Camarota. Ja katselemista riitti!!

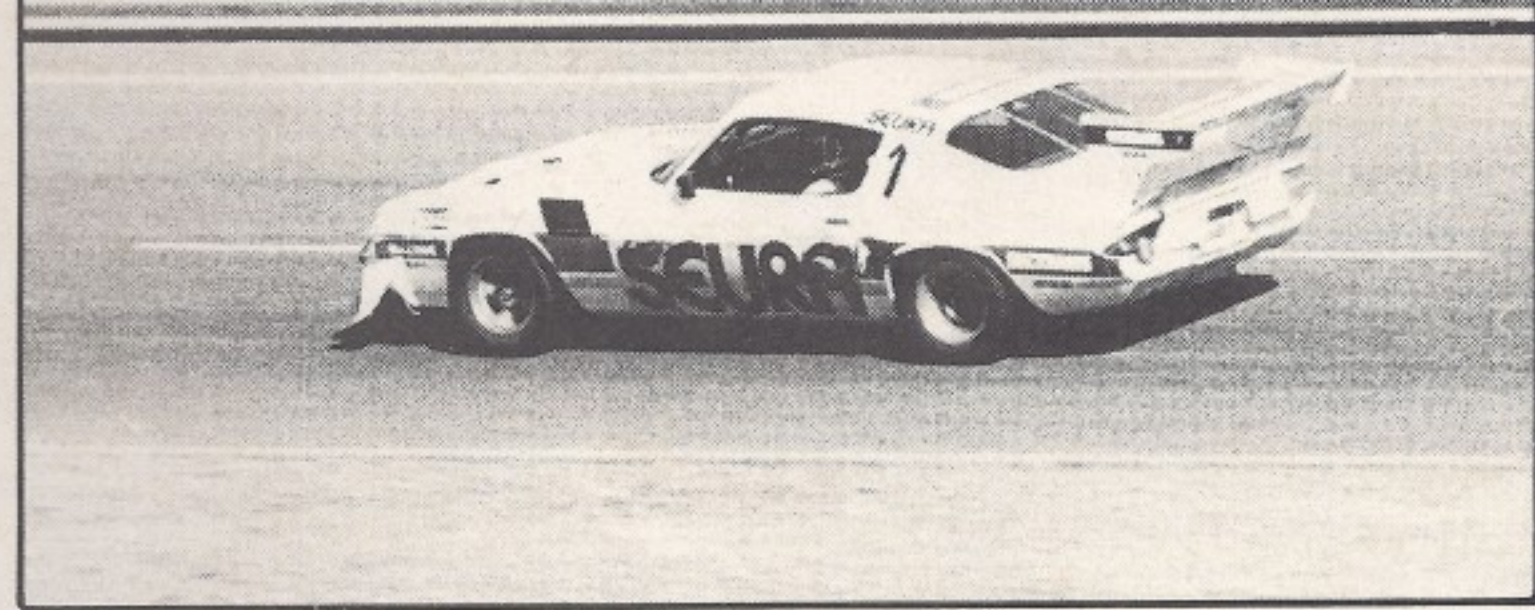
Camaro Cup ei ole mikään uusi keksintö sillä svenskit ajoivat ensimmäiset kisansa jo vuonna 1975. Silloin oli mukana nimirikasta kuskia kuten Ronnie Peterson, Reine Wisell, Bo Emma Emmanuelsson ja Bo Braasta. Nykyään ajetaan kisoja Saksassa, Belgiassa, Hollannissa, Englannissa ja Tanskassa.

Tekniikaltaan Camarot eivät ole mitään huippuunsa viritettyjä formuloita. Puheet putkirungosta, jaetusta taka-akselista tai alumiinikoneesta voidaan unohtaa heti. Camarot istuvat tukevasti omilla puolrungoillaan eikä pyörien kiinnityspisteitä saa muuttaa. Tietysti alustalle on tehty muutoksia, iskarit ja kallistuksenvakaajat ovat jyrkempää tekoa ja runkoa on jäykistetty sillä puolitoista tonnisen auton käytös mutkikkaalla radalla on suuresti kiinni alustan käyttäytymisestä. Poikittaiset kolmiomaiset tukivarret edessä ja lehtipakkaan ripustettu jäykkä taka-akseli ovat kuin mistä katuCamarosta tahansa. Suosituin korimalli on -70 ja eteenpäin sillä lisääntynyt akseliväli ja raideväli plus aerodynaamisempi kori ovat valtteja jotka merkitsevät suunnattomasti näissä ympyröissä.

Taka-akseli on tavallisesti GM:n vahva kaksitoista pulttinen varustettuna teräsakselieilla. Välitykset vaihtelevat 3.70 ja 4.56



Tilanne muistuttaa suuresti lähtötapahtumaa, jolloin Camarot usein jäivät paikalleen polttamaan nakke-



Peter Norlander voitti sunnuntain molemmat lähdöt miten tahtoi. Hän on ollut kotimaassaan aivan liian ylivoimainen.

Kun ammattina on kilpa-ajaja on auton käsittely jokapäiväistä hommaa. Keke Rosberg käväisi näyttämässä että onnistuu se Camaron kieputteleminenkin siinä missä Formula ykköstenkin, toinen sija.

välillä riippuen radasta. Laatikko on Muncien nelilovinen, joko tehtaan omalla kytinpaketilla ja shifterillä tai vastaavalla aftermarket-yhdistelmällä. Säännöt sallivat vain yhden rengastyypin ja merkin käytön, Dunlop Racing 230-600/15 ja tämä tosiasia tuo paljon väriä kisaan. Nämä onnettomat rinkelat ovat näet aivan liian alimitoitettut Camaroitten tehoon nähden. Pikkulohkoisista kaseista irtoaa tarpeeksi voimaa polttamaan renkaat alkukiihdytyksessä ja kaarteisiin Camarot tulevat melkein poikkeuksetta kahva edellä. Tällaisella rengassäänöllä on eliminoitu rengassota ja heikompiin kuski saa näinollen tasoitusta.

Koneet ovat melkein poikkeuksetta nelipulttisia 350 kuutiolumaisia rautapannuja. Niiden virittäminen on melko rajoitettua. Imusarjat ovat GM:n omia tekeleitä ja kanavat saa avartaa ja kiilloittaa. Kaasari on 650-850 kuutiojalkainen Holley jota on hienosäädetty oman maun mukaan. Palotilojen kokoa ei saa muuttaa eikä venttiilien kokoa, kansien kanavat sen sijaan saa kiilloittaa. Peltisarjojen käyttö on sallittu ja collectorien pituus tavallisesti aika lyhyt. Vinotulppaisia turbokansia näkee aika harvoin sillä koneet eivät kierrä mitään mahdollista, vaan pysyttelevät alle 7.000 kieroksen rajan. Nokka-akselit ovat kaikilla samat, tyyppi 182/2 joka arvoiltaan vastaa LT-1:stä. Vaikkei mitään eksoottisia kikkoja ole käytetty on tehot nostettu tuonne 400-450 hevosvoiman kieppeille.

Lähetäjä näyttää taulua jossa lukee 30 s ja n. 20 Camaroa kierrättävät koneitaan lähelle kipurajaa. Piinallisen odotuksen jälkeen lippu tipahtaa ja koko Ahveniston katti värähtelee. Kaikki kuskit pyrkivät ensimmäisenä varikkokaarteeseen seurauksena armoton pellin ja lasikuidun alennusmyynti. Palat sinkoilevat ja eräs onneton kääntää FischerBodynsä katolleen. Vaikkei tilaa ole paljon on vauhti kova rykelmän tullessa ulos ensimmäisestä kaarteesta. Peter Norlanderilla on nopein auto ja hän selvittääkin itsensä pian ensimmäiseksi perässään puolen metrin välein Uffe Larsson, Kentta Sterneholt ja Keke Rosberg. Keskiyryhmässä kamppailee Mini Lundqvist viiden ruotsalaisen keskellä. Kun ensimmäinen kierros on täynnä on Norlander kasvatanut etumatkaansa muihin kilpailijoihin, jotka tulevat tasaisena naruna maalisuoralle. Keke on suvereenilla ajotyyllillään ohittanut kaksi svenskiä ja on toiselle kierrokselle lähdetäessä toisena. Tämän sijoituksen hän pitää loppuun asti. Kovinta tappelua käydään viidennestä sijasta. Mini Lundqvist on ohittanut kaksi Hawajian Teamin punaista kiestä ja yrittää pakoon alitehoisella autollaan. Näyttää siltä kuin n:o yksi-

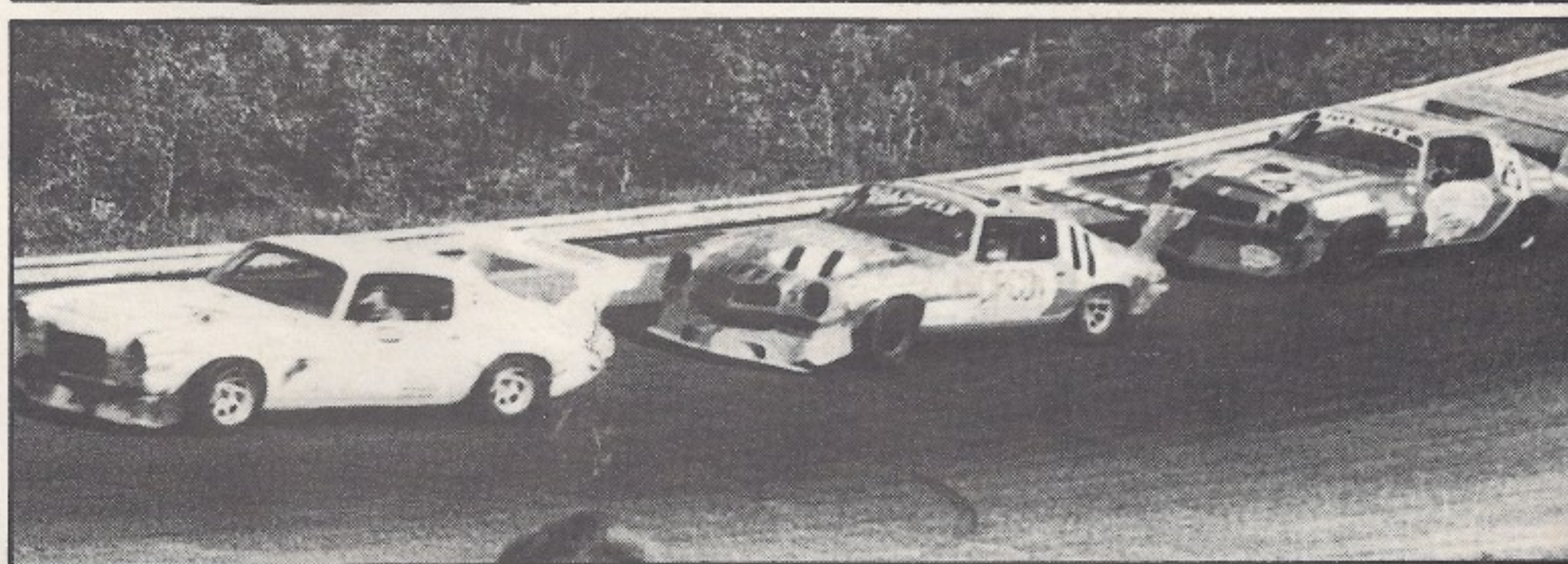
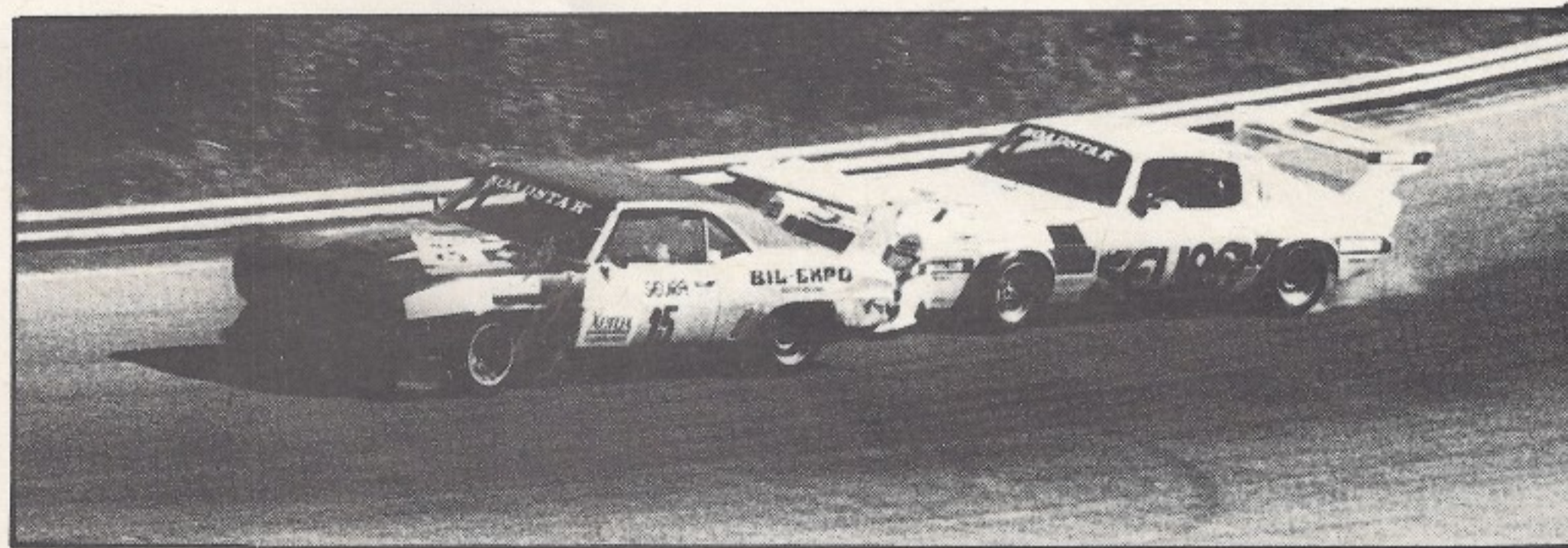


Keke Rosbergin ohella toinen suuri suomalainen nimi oli Mini Lundqvist joka tässä taituroi itsensä ohi Bo Ridströmin.

toista, Uffe Larsson, yrittäisi Minin takapenkille takakontin kautta!!! Pariin otteeseen kaveri oli puskemassa Miniä pois tieltä, mutta ovela ja hienostuneen röyhkeä ajotyyli piti Minin viidentenä on katsottava tässä seurassa todella suureksi saavutukseksi. Hyvä Mini.

Ahveniston Camaroryminä oli erittäin positiivinen tapahtuma. Vaikka suomalaisten

saalis lähinnä jäi Keken ja Minin varaan on kisa pidettävä onnistuneena. Olisi ensi vuodeksi mukava nähdä sellainen rattifakiri kuin Harri Ruusu Camaroitten puikoissa, sillä silloin on tulossa huhupuheitten mukaan todelliset räihinät. Jos et silloin ole Ahvenistolla on kesäsi onnettomasti pilalla.



Kovista kaksintaisteluista esimerkkinä nämä kaksi turnajaiskohtausta finaalista: Keke Rosberg kutittele-