

●● Kesäkuun alussa ajettavat jo perinteeksi muodostuneet Ahveniston vauhtipäivät on Suomen ainoa kunnan ratatapahtuma, eikä vähiten sen takia, että taas on tulossa liuta mahtavan isoja Superstar-Camaroja meidän kaikkien iloksi. Nämä puolitoistatonniset V-kasien voimalla jyrisevät autot ovat juuri sitä jotakin, mitä myös Suomen rata-autoilu kaipaa – nimittäin showta ja sirkushuvia.

MELKOISEN VAKIO?

Jos riisuu etuspoilerin ja takasiiven, auton srofiili on aivan vakio. Myös koneen virittäminen on tarkoin rajattu, mutta sen verran saa muutoksia tehdä, että viritysaste on suurempi kuin esim. ykkösryhmässä. Vielä suuremmat vapaudet on jätetty keventämiselle ja alustan muutoksille, mutta Camaro on kuitenkin lähempänä vakiota kuin viitosryhmän ratapeliä. Mikä on tietysti sikäli kannatettava seikka, että ei tule aivan niin suuria kustannuspaineita.

Moottori on 5,7-litrainen V8. Normaali 0,6 mm ylikokomännät sallitaan, ne saavat lisäksi olla taotut. Sen sijaan kampiakseli ja kiertokanget ovat vakiot. Puristussuhde on 11:1. Kannen sisäpuoliset imukavat ovat vapaat ja niiden muotoilulla onkin ratkaiseva merkitys.

Nokka-akseli on vapaa mutta nosto on rajoitettu; imupuolella 11,75 mm ja pako 12,44 mm. Myös venttiilien alkuperäinen koko tulee säilyttää, sen sijaan jouset ovat vapaat. Nostajat ovat mekaaniset ja keinuviivut rulla-tyyppiä.

Polttoainetta syötetään yhden nelikulmisen Holley-kaasuttimen kautta. Näillä eväillä tehot on nostettu noin 450 hevoseen. Yksilöeroja tietysti on, eivätkä alan huippuvelhot luonnollisestikaan kaikkia saloja paljasta. Vääntöä moottorissa on huomattavan runsaasti. Kuten Ahvenistoltakin muistamme, jotkut ovat jopa vääntäytyneet selälleen!

Paljon on puhuttu moottoreiden huonosta kestävydestä, mutta tämä on paljolti riippuvainen siitä tavasta, millä konetta kiusataan. Liian kovia kierroksia on syytä välttää, samoin kuin voimalaitteen

liiallista lämpenemistä. Kierrosliku on syytä rajoittaa 6500–7000 kohdalle, kone kyllä kiertää jopa 8000 mutta se alkaa jo näkyä käytötunneissa. Alkuperäistä jäähdytysnesteen määrää saa sääntöjen mukaan lisätä, mikä onkin kannatettava teko.

Moottorin jatkona on normaali nelivaihteinen laatikko ja myös kytkin ja vauhtipyörät ovat vakiot. Laatikkoon löytyy lievästi eri välityksiä, mutta varsinaisia kilpa-automaisia erikoisvälityksiä ei ole. Perävälityksiä on tarjolla kolme, joista keskimmäistä, 3,9, käytetään ilmeisesti eniten. Sillä saavutetaan kierrosluvulla 8000 245 km/h huippu. Kiihtyvyys 0–100 km/h on alle 5 sek.

ALUSTASSA ENEMMÄN VAPAUKSIA

Jos konehuoneessa on melko vakiot

paikat, saa alustaa rakentaa hieman enemmän. Jarrut tosin ovat 1450 kiloa painavaan autoon selvästi almittaiset, edessä on levyt takana rummut, eikä niihin saa kummempia muutoksia tehdä.

Olemassa olevat tukivarsien kiinnityspisteet pitää säilyttää, mutta niiden puitteissa alusta geometria on vapaa. Edessä on kierrejouset, takana lehdet. Iskunvaimentimet ovat Konin valmistetta.

Vakaajatangot löytyvät sekä edestä että takaa ja niitä säätämällä voidaan auton kaarreominaisuuksia muuttaa merkittävästi.

Joidenkin mielestä spoilerit saattavat näyttää hieman huu-haa-hommilta, mutta niillä on myös näin painavassa autossa huomattava merkitys. Kysykää vaikka Kekeltä, joka joutui osan viimevuotisesta kisasta ajamaan risalla etuspoilerilla. Se onkin muuten kulutustavaraa, sillä se on sekä lähellä maata, että monasti lähellä edellä ajavaa.

Myös Camaron keventäminen on aika vapaata. Sisälokasuojat saa poistaa kokonaan, eikä homma muutenkaan ole ihan turhan tarkkaa. Siinä suhteessa autot poikkeavat ratkaisevasti esim. 1+ ryhmän ratapeleistä.

Ohjaus on alkuperäinen tehostettu. Myös sompa on vakio, sillä tehostuksesta huolimatta ratin

PETER GEITEL, teksti FRED OHERT, kuvat

Ahveniston vauhtipäivät lähestyvät. Camarot ovat tulossa. Parikymmentä tämänkokoista ratapeliä takaa sen, että kansalle riittää sekä hupia että jännitystä. Rata-Camaro on melko vakio, mutta menoa ja varsinkin meteliä riittää.



MELUA,
MUTTEI TYHJÄÄ
SUPERSTAR CAMARO Z 28

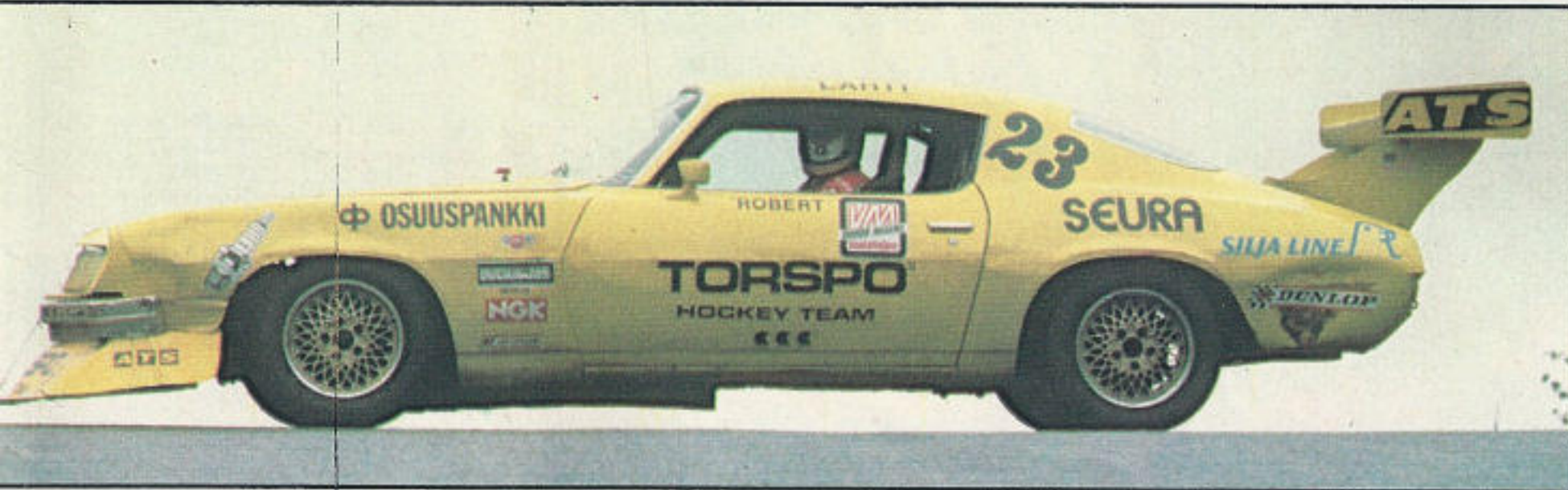


kääntäjältä kysytään kohtuullisessa määrin hauista. Renkaissa on kohdittaisesta leveyttä: 230-600/15. Kuivalle kelille kuvioiton slick ja sateelle kuvioitu, molemmat Dunlopin valmistamia ja ainoastaan Camaroihin tarkoitettuja. Onhan selvää että poikkeuksellisen painava rata-auto vaatii myös omat kestävämmät seokset. Muita gummeja ei saa käyttää.

METELISSÄ LÖYTYY

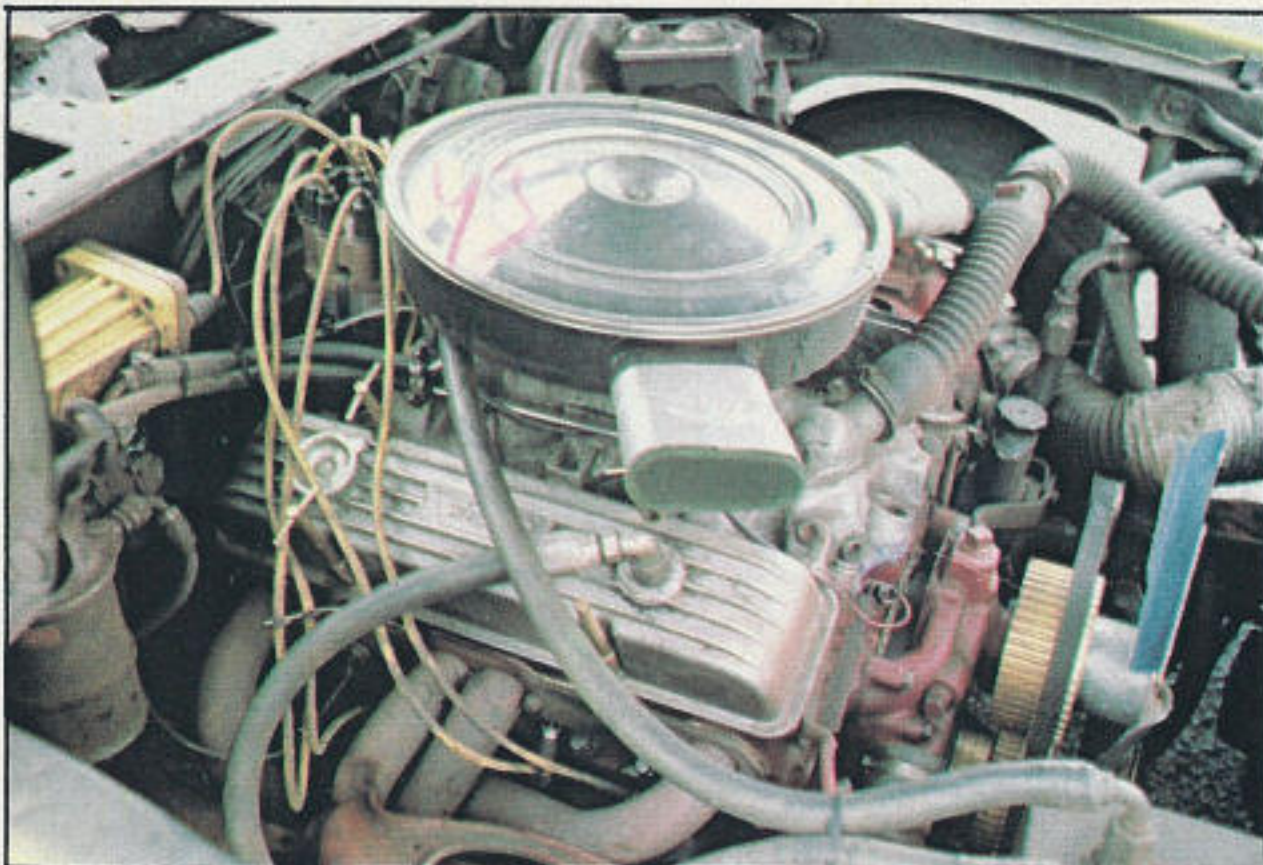
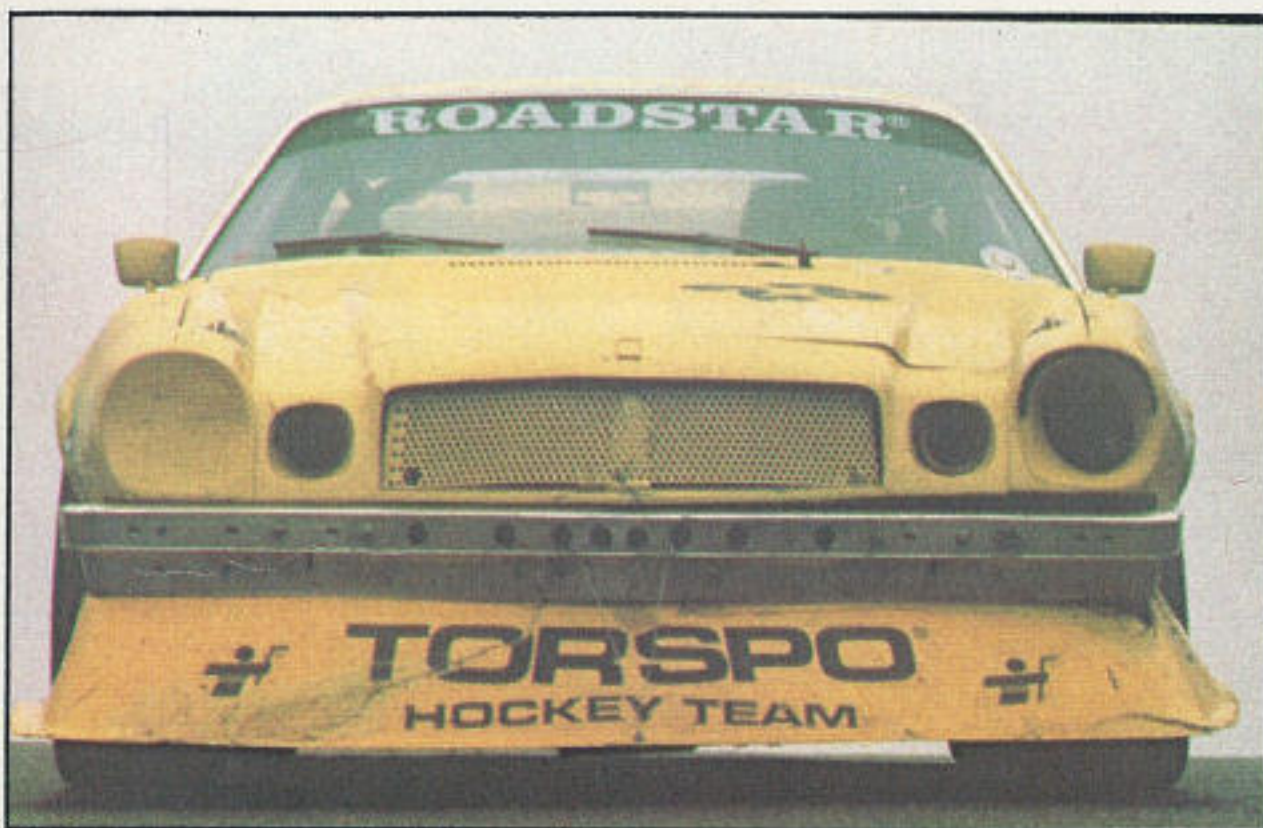
Sisältä Camaro on yhtä riisuttu kuin mikä tahansa rata-auto. Vapaiden pakosarjojen jatkona on lyhyt pakoputki joka päättyy suunnilleen kuskin tuolin alle. Meteli on riittävä jo ulospäin, mutta sisällä se

Ohjaamo on suorastaan karu ja turvakaari melko runsaasti mitoitettu. Tehostettu ohjaus ja ratti ovat vakiot, samoin vaihteisto. Äänet - tai paremminkin metelit - ovat päätähuumaavaa luokkaa, sillä suorat putket päättyvät kuskin tuolin alle.



◆ Lähies viisi metriä kilpa-autoa. Painoakin on puolisentoista tonnia, joten aivan pienestä kylkikosketuksesta ei ajolinja muutu.

◆ Alahuuli on lepotilassakin lähellä tietä, mutta kaarteissa ja jarrutuksessa se laahaa rataa. Etuspoilereiden kulutus on suuri ja ilman sitä auto on vaikeasti ajettava.



5,7-litran melko vakio moottori kehittää tehoa noin 450 hv/6000 r/min. Kuivasumppuvoitelu on sallittu, mutta tässä autossa sitä ei ole. Kaasutin on nelikurkkuinen Holley. Sisälokasuojat ovat varsin ilmavat. Kevennäminen on aika vapaata, mutta kyllä painoa silti jää.

vasta jotakin on. Korvatulppia suositellaan kuljettajalle ja mekaniikoille. Toisaalta on myös niin, että tämän tyyppiseen autoon kuuluu meteli mukaan kuvaan ja sitäpaitsi V-kasin käyntijyrinä on aika mukavaa kuultavaa. Kunhan ei ihan läheltä joudu kuuntelemaan!

Kaudeksi -81 autoihin toivotaan muutamia sekä ajettavuutta että näyttävyyttä lisääviä muutoksia. Autot yritetään tehdä nykyistä kevyemmiksi, alamittaisia jarruja tullaan parantamaan siten, että levyt tulevat myös taakse. Samoin on tarkoitus saada käyttöön nykyistä leveämmät takarengaat.

Camarohan on luonteeltaan sellainen, että hieman varovaisella ajotyylillä se puskee ja rajumpi käsittely puolestaan aikaansaa mahtavat sladit ja se tietysti hidastaa menoa ja lisää kumien kulumista (mutta myös näyttävyyttä). Leveämpi takarengas saattaisi parantaa tilannetta.

KUSTANNUKSISTA

Käytetty kilpailukykyinen auto maksaa noin 70 000,-, moottori 30-35 000,-, rengaskerta 2 000,-. Palkintorahoja on jaossa sen verran että kärkikaverit rahoittavat kautensa niillä.

Camaro-seurakunta on melkoisen suljettu piiri. Kuskien pitää kuulua Swedish Superstar Associationiin, joka johtaa kisatoimintaa, tekee sopimukset ratojen kanssa ja myös takaa että riittävä määrä kalustoa lähtee liikkeelle. Osa palkintorahoista menee klubille jäsenmaksuina.

Tällä kaudella Camaro-sirkus tulee kiertämään Suomen lisäksi tietysti Ruotsissa sekä Saksassa, Englannissa, Belgiassa ja Hollannissa. Myös yhdestä vierailusta Puolaan on neuvoteltu. Osakilpailuissa jaetaan pisteitä ja ne lisätynä finaalkisan pisteisiin määräävät kavereiden sijoitukset kokonaiskilpailussa.

Tämä maisteluyksilömme on alkujaan Pärre Eklundin rakentama auto ja Roope Lappalaisen kuskaamana sen paras sijoitus on Kinnekullen finaalin 8. sija.

Suomalaisista tullaan Camarojen puikoissa näkemään Cupissa Mini Lundqvist, Jokke Kallio ja Olli Virtanen (?). Lisäksi Ahveniston vauhtipäiville vuokrataan pari autoa nimekkäiden suomalauskuskiin (Keke, Timo Mäkinen jne.) käyttöön. Ruotsalaiset ovat luvanneet, että tällä kertaa suomalaiset saavat alan huippukalustoa, joten sitä ei ainakaan voi käyttää verukkeena jos ei menestystä tule.

Ahveniston kesäkuisten vauhtipäivien lisäksi saattaa olla, että Camarosirkus vierailee Suomessa toistamiseen elokuussa.

Se kuitenkin tiedetään, että kannattaa kerääntyä radan reunalle kun Camarot tulevat. Niissä on ainesta yleisön viihdyttämiseen. ●

STÄ