

SKULL RACING TEAM SUPER TWIN TOP FUEL

Vancouverin
Juliaainen

Kuvat ja teksti: Heineken
Malli: Bambi



Menneen vuoden viimeisen kiihdytysajon SM-kisaan tulla tupsahti kuin jostain puun takaa ennennäkemätön Nitro-Harrikka. Näitä ei ole maassamme yhtään liikaa, joten otetaanpa hiukka selkoa mistä oikeastaan oli kyse?



Samu "Skull" Kempainen on monille varsin tuttu ukko Planbee-stuntryhmän parista ja hän on ollut usein kiihdytysvarikoilla nähty naama. Varttimailin varressa herran on tavannut mekaanikon roolissa, joten ilmestyminen oman nitro-pyörän ohjaimissa oli melkoinen yllätys. Kenties jopa vikan SM-kiihdytysajan suurin uutispommi.

- Selkämään Kaitusun kanssa olen kiertänyt mekaanikon roolissa kisoja vuodesta 2002 alkaen. Ensin Nitro-Twinin merkeissä, sitten Hayabusan kanssa ja nyt viimeksi tuon Puman kanssa. Tästä kaikesta syttyi osakseen oma kipinä ja viimeinen niitti arkussa oli Jaskan Nitro-Kolarin kanssa tehty burnis-velo.

- Jaskan pyörästä rikkoontui kytkin tässä kokeilussa. Mutta siitä lähti ajatus, että ei olisi mikään ihan mahdoton juttu itse istua tällaisen laitoksen sarviin.

Talvi siinä ehti mennä välissä, mutta menneen kesänä alkoi Samulla varsinainen polte. Nitro-kisoissa 2008 syntyi lopullinen päätös ja alunperin Samun oli tarkoitus ostaa Jaskan/Kaitusun vanha overkill-moottorinen twini halpahintaisena Ruotsista. Se kauppa meni kuitenkin sivu suun erinäisistä syistä johtuen.

- Mutta Toni "Junnu" Haapakoski Eastland Engineeringiltä, Tampereelta, oli onnekseni seurannut AHDR-sivustolta semmoista topiikkia, jossa oli myytäväksi ilmoitettuja laitteita. Sieltä löytyi minun hintahaarukkaan sopiva vapari 158 kuutiotuumaisten peli.

Junnu sai luvan jatkaa kaupankäyntiä ja se lähti toteutumaan varsin nopealla tahdilla. Pyörän silloinen omistaja Nate Cagnon vastasi viikon sisällä ja kuvia läheteltiin suuntaan jos toiseen.

Jossain vaiheessa mailien kulku rupesi venymään ja selitys tälle löytyi kun Samu ja Junnu eksyivät paikanpäälle ison veden taakse.

- Nate asuu Kanadan länsirannikolla Vancouver Islandilla ja kyseessä on intiaanireservaatti. Saarella ei muuten ollut edes koko nettiä vielä pari vuotta takaperin. Kanadassa on onneksi astumassa voimaan laki, minkä mukaan kaikilla maan asukkailla on oikeus nettiyhteyksiin.

- Mutta pienikin myrskypilvi taivaalla, tai muu radikaali sääntömuutos, pätkäisi välittömästi kaikki yhteydet Naten himasaareltä. Heppu on 1/4-osa inkkari, mutta tämä prosentti on hänelle pieni kirous. Tällä määrällä hän ei saa osakseen täysinkkareille kuuluvia verottomia etuja, kuten autonostoa ja bensoja. Junnu oli etukäteen sopinut kaikki asiat.

- Heinäkuussa tehtiin ostopäätös ja syyskuun ekalla viikolla pyörä oli jo Suomessa Alastaron radalla. Homma hoitui lopulta tosi nopeesti. Työnantajalenikin minä vaan ilmoitin, että reissuun lähdän - tuli siitä kenkää tai ei.

Vielä elokuun Hockenheimin kisoihin mennessä Samulla ei ollut tietoa onnistuuko lentojen järkkäminen Vancouveriin ja pääsisikö Toni mukaan matkalle.

- Hockenheimin kisat kun loppui sunnuntaina, me lähdettiin reissun heti sitä seuranneena keskiviikkona. Hockenheimin varikolla me vielä surffailtiin netissä vikoja lentovaroituksia ja lyötiin lennot ja matka lukkoon.

- Nate on entinen in-line skeittari ja on ollut jokunen vuosi takaperin X-Games kolmonen. Ukko oli ihan täysi pro-skeittari ja asui aikaisemmin Vancouverin kaupungissa.

SKULL RACING TEAM SUPER TWIN TOP FUEL

Vancouverin
Juliaainen



Hänen allaan pyörä on Samun mukaansa saaman kaiken ajodatan mukaan mennyt parhaimmillaan 6.94 sek ja niistä kaikista vedoista 8-9 on mennyt kuutosen puolelle. Lopunopeutta värkki on kelannut 208 mph, eli 335 km/h.

Jossain vaiheessa Natella oli alkanut menemään ilmeisen kovaa ja tästä syystä hän oli muuttanut saarelle omaan suojakotiinsa, intiaanireservaattiin keskelle ei mitään aluetta. Narkkaushommat olivat ottaneet yllöksen herrasta Vancouverissa ja kaikki runsaat silloiset tulot oli pistetty lauluun!

Saaren rauhassa Nate asustelee nyt entisen strippari-vaimonsa kanssa. Rouva kärsii vuoden takaisen tyttären synnytyksen jälkeisestä masennuksesta. Näin Samun lähtökohdat kaupantekoon olivat ilmeisen otolliset.

- Nate poltteli jatkuvalla syötöllä sormenpaksuista jointtia ja kun möyhoista loppui virta, ilmeni herran AD-HD puoli. Heti pantiin pelit käyntiin ja jollain oli samantien pakko päästä ajamaan.

- Siellä me sitten vedettiin kesänurmikoilla ja vuorten välejä moottorikelkoilla, Bobcatilla ja jeepillä. Siellä jopa peurat käveli talojen katoilla. Rannikko siinä ulkopuolella on tuuttua seutua tappajavalaitaan ja mesta on kaikin puolin tosi siisti.

- Sen hima oli siellä jossain vuorten välissä ja sen osalta kaikki jutut, kuten autotalli ja muut viritelmat oli jääneet kesken. Siinä oli semmoinen hiekkakuoppa missä oli helveillinen määrä kaikkia juttuja. Muun muassa kymmenen metriä korkea oma ramppi ja ukko heittää edelleen satunnaista keikkaa, mutta ainoastaan rahasta.

- Bobcat-yrityksellään se ilmeisestikin rahoittaa puuhastelujaan. Mutta sen pakastin oli ihan täynnä paketteja, missä osassa luki varoitustekstejä - ei syötävää! Joskus se on kuulemma pölyissään paistellut keittiössään yhtä ja toista ja ihmetellyt outoja makuja suussaan.

- Syötäväksi tarkoitettu piti sisällään peuranlihaa tai karhua ja muista paketeista löytyi kannabista ihan tolkkottomat määrät.

Omat täyspäiväiset kiihdyttelynsä Nate oli aloittanut vasta vuonna 2007 ja samana vuonna hänet oli valittu Pohjois-Amerikan lohkon vuoden tulokkaaksi ja hän oli heti sijoittunut sen sarjan kolmoseksi.

Nate oli aikaisemmin vedellyt erilaisilla japskipyörillä. Mutta korttinsa hän oli menettänyt vetaistyaan 260 km/h nopeudella Vancouverin keskustassa 60 km rajoituksen omaavalla kadulla.

Joku frendi oli saanut houkuteltua Naten asfalttistripille kiihdyttämään. Siellä hän oli ensin vetänyt vuoden jotain alemmaa bensa-Harrikka -ryhmää ja heti perään tehnyt kaupat kuviemme Niitiksestä. Tällä vaparilla Nate on ajanut ennakseen 7.27 sek. Natea edeltänyt omistaja oli ajanut kaikki sarjan 15 osakisaa. Hänen allaan pyörä on Samun mukaansa saaman kaiken ajodatan mukaan mennyt parhaimmillaan 6.94 sek ja niistä kaikista vedoista 8-9 on mennyt kuutosen puolelle. Loppunopeutta värkki on kelannut 208 mph, eli 335 km/h.

Ekat 60 jalkaa on taittunut 1.15 sek ja kasimailin väliaika on ollut 4.5 sekunnin pintaan. Loppupäässä laite on hiukka hävinnyt tuoreemmille vehkeille, mutta kyseessä ei ole silti mikään huono saavutus. Motskari kuljetettiin Vancouverista Suomeen lentorahtina ja kaverini Kimmo Lindholmin kaveri tuo venemootoreita Suomeen juuri Vancouverista ja hän sai järkähtyä meille hienot kuljetusyhteydet.

- Kuriirifirma DHL ei suostu tuomaan sieltä tänne kokonaisia motskareita yksityishenkilöiden rahtina. Mutta me onnistuttiin kaverin kaverin kautta saamaan oiva yhteyshenkilö sekä Suomen että Vancouverin päistä.

SKULL RACING TEAM SUPER TWIN TOP FUEL

*Vancouverin
Juliaainen*

- Saimme jopa hyvän rahtitarjouksen kilohintojen mukaan laskettuna ja Naten kanssa sovittiin etukäteen kuljetuslaatikkojärjestelyt. Sen piti olla umpilavetti ja Nate hoiteli meille H-D:n oman kuljetuslavetin sinne valmiiksi.

- Loppuosa menoreissusta me muuten taitettiin kuusipaikkaisella potkurihäksättimellä ja minä jouduin toimimaan ilmailumääräysten mukaisena perämiehenä. Asvaltoitu kenttä oli vain yksi kolmasosan kokoinen verrattuna Malmin pienkonekenttään ja laskukiito tehtiin voimalinjojen välistä!

- Perille sinne saarelle saavuttaessa mekaanikot olivat paikalla ja motskarin ympärillä täysin valmiina tositoimiin. Möyhylyistään huolimatta Nate hoiteli kaikki asiat kerrassaan kadehdittavan täsmällisellä tavalla ja sovitut jutut aina minuutin tarkkuudella!

- Soitettiin sille vielä ennen Vancouverista lähtöä ja silloin se kyseli, että tarvittaisiinko me perillä mitään juotavaa. Siihen me todettiin, että hae nyt alkuun 100 tölkkiä kaljaa ja vastaukseksi kuului - Yeah Right!

- Matkatuliaisina me vietiin sille kaksi isoa pulloa Smirnoffia ja jokunen Red Bull kaupantekoa varten. Perillä pantiin peli oitis tulle ja Nate totesikin, että hoidetaan tämä ensin dokaamisten alta pois.

Kolmen käyttökerran ja huoltokamojen esittelyn jälkeen homma oli klaari.

- Tämä tapahtui perjantaina ja silloin myös ilmoitin, että sunnuntaihin aamuun mennessä pyörän pitää olla Vancouverin lentokentällä. Sieltä Naten saarelta matka mantereelle on sama kuin Stadista Tallinnaan ja lauttakin on saman kokoinen.

- Viikon päästä minulla oli edessä odottamassa Alastaron kisa ja ilmoitin tarvitsevani viiden lähdön kytkimet mukaan. Häneltä ei näitä löytynyt, mutta hän soitti Ron Hounietille, eli AHDR:n mestarille ja totesi Suomi-jätkien kaipaavan näitä kamoja.

- Ron tönäisi meille matkaan kaikki tarvittavat kytkimet. Nate puolestaan antoi meille mukaan kaiken hänellä itsellään olleen racingiin tarvittavan materiaalin. Siihen kuului ominaispaino- ja ohivuotomittarit ja lopulta saimme mukaan peräti 7 yhteensä liki 2000 taalan kyykkää.

- Meidän suuntaan luotto pelasi siellä varsin mallikkaasti. Nate joutui seuraavana aamuna lähtemään setänsä hautajaisiin ja hän vaan antoi meille yhtään empimättä kämppäänsä avaimien lisäksi käyttöön muijansa etuveto Tauruksen, entisen FBI-virkakärryn.

- Aamulla me sitten aikaisen herätyksen jälkeen paukahdettiin tonteille ja ryhdyttiin pakkailemaan kamojamme kuljetuslavetille. Ennen hautajaisiin lähtöään me vielä Naten kanssa faksailtiin lentorahtia varten kaikki tarpeelliset dokumentit oikeisiin osoitteisiin. - - Sitten me vielä risteiltiin Tauruksella ympäri saarta metsästävässä käsiimme lentokuljetustarpeet täytännästä kyllästettyä ja ötökkävapaata vaneria.



- Viikon päästä minulla oli edessä odottamassa Alastaron kisa ja ilmoitin tarvitsevani viiden lähdön kytkimet mukaan.

SKULL RACING TEAM SUPER TWIN TOP FUEL

*Vancouverin
Juliaainen*

-Sunnuntaina aamulla Nate tuli hakeen meitä motellilta neljän aikaan. Sieltä mentiin hänen talolleen, nostettiin lavetti Bobcatilla pick-upin lavalle ja lähetettiin työntämään kohti satamaa ja lauttakujetusta Vancouveriin.

- Sunnuntaina aamulla Nate vielä ihmetteli edellisen aamun taskuntäyteisiä ihmeellisiä rahatukkujaan. Ukko oli niin jurrissa perjantaina, että hän ei oikein tahtonut muistaa mihin hintaan oli vehkeensä meille myynyt.

- Itse kentällä ei asiat olisi voineet hienommin sujua. Siellä meitä odoteltiin täydessä valmiudessa ja paperit valmiina. Siitä me peruutettiin lava-auto terminaalin ovelle ja vastaan astui kiinalaismies 200 kiloisen naisihmisen seurassa. Lavetti vaan trukilla pois lavalta, suoraan kohti selvitystä ja siitä koneeseen.

Kaikki edellämäinittu tapahtui sunnuntaina aamupäivällä ja lavetti oli Suomessa keskiviikkona illalla. Alunperin rahdin piti kulkea viikon verran, mutta nopeammin kuin Samun DHL-tapauksessa, sitä ei olisi voinut saada tänne.

Torstaina pyörä purettiin laatikosta, perjantaina osiin purettu motskari kasattiin ajokuntoon ja yöllä mentiin vielä Tampereelle vetämään soppalinjat kuntoon.

- Puolenyön aikaan samana yönä lyötiin vehje Tampereella käyntiin ja heti aamulla pyyhkäistiin Alastarolle. Mikäli en olisi kerinnyt syksyiseen finaaliinsa lisenssiä suorittamaan, olisi tässä joutunut ihmettelemään koko talven ilman omakohtaisia maistelufilareita.

- Kiireisestä ja epävarmasta aikataulusta johtuen en myöskään hiiskunut asioistani etukäteen keneläkään.

Ajamiseen liittyneitä asioita Samu on nyt talven kuluessa ennättänyt analysoida useampaan otteeseen. Sysksyn aikana lähtöjä kertyi kauden päättäneen testipäivä mukaanlukien yhteensä 8.

Line-up odottelu ja burnikset eivät tuottaneet mitään ylimääräisiä jännitteitä, mutta steitsaaminen oli outoa ja ihmeellistä hommaa. Hänellä kun ei ollut takanaan kuin kaksi aikaisempaa steitsaamista.

- Se oli kokonaan uusi maailma ja antoi minun ymmärtää edessä aukeavan lajistu ihan uuden osaluokkeen. Omaksi parhaakseni jäi 8.126 sek ja sillä irtosi myös lisenssi.

- Tapahtumat on niin nopeita ja laite kulkee niin kovaa että oikeen naurattaa. Hyvä juttu tästä tulee ja kesällä 2009 on tarkoituksena ajaa täysi Suomen sarja. Itse haluaisin tähän päälle lisätä Mantorpin ja Norjan.

- Hockenheimkin kiinnostaisi, jos peli toimii ja rahoitus on kunnossa. Edellyttäen tietenkin että minut hyväksytään mukaan siellä ajettavaan kutsuun.

Kuluneen talven aikana koko laite on läpikäyty Junnun toimesta Tampereella Eastland Engineeringin pajalla, joten Skull Racing Teamin suunnalla tulevan kesän kisoja odotellaan varsin toiveikkaana.



Tekniikka:

Runko: Billy Furr, Suzuki USD-keula

Moottori: Delkron / Harley-Davidson, Top Fuel Hammer 158 cid (2,6 litraa), 2-sylinterinen V-Twin, Marcmann-kannet, Hillborn 1-soppapumppu (soppapaine liikkuu 15 bar tasolla), Kinslerin ruiskusysteemi, Dynan sytkälaitteet ja puolat, 12 Voltin sähköjärjestelmä kahdella akulla

Teho: 750 hv, huippukierrokset noin 5000 r/min

Vaihteisto ja kytkin: B/J 2-vaihdetta, paineilmalla toimiva vaihtaja, 6,25" kytkin ja 7 massalevyä

Renkaat: Edessä 17" ja takana 13-29/15

Jarrut: Edessä 4-mäntäiset Toxico-radiaalijarrut, takana 2-mäntäinen PM ja molempien pääsylintereissä lukee PM

Moottoripyörän paino: n. 300 kiloa

Kiihtyvyys: 0 - 100 km/h noin 1 sekunti, paras 1/4-mile aika 6.94 sek ja 208 mph (335 km/h)

Kulutus varttimaililla: Yhdessä lähdössä soppaa kuluu noin 10 litraa 4-6 euron litrahintaista nitrosekoitusta (hintaa riippuvainen taalan kurssista)

Muuta: Yhdessä lähdössä kuluu myös 4 kpl sytytustulppia, 3 litraa öljyä, 1 kytkin (200 taalaa kpl), kaikki massa- ja välilevyt vaihdetaan uusiin

Erytyiskiitokset: Rakkaalle Ina-vaimolleni, Kimmo Lindholm, Toni "Junnun" Haapakoski / Eastland Engineering, Mika Sjöstedt, Tommi / ST-Koneistus Oy, Jaska Salakari, Tane, Sanna & Villi / Itä-Helsingin Venehuolto

Yhteistyökumppanit: ST-Koneistus Oy, Peralta Oy, De Palma Clothing, Bomber Magazine, FAW-Design, Ville ja Minna Lähdemaa / Promod.fi, Pro Hole Oy, Kone Määttänen, JSD-Design, Kuljetus Lindholm

**UUTUUKSIA Dragrace.fi
Online Storessa!**

Moottorinohjausyksiköt



Ilmansuodattimet



*Huolto
Kaksikko*

EKOSENTIE 4, 42100 JÄMSÄ
puh. (014) 718 005

pikavikapäivystys 0400 380 860
www.huolto-kaksikko.com

PROTECT YOUR ASS!
Markkinoiden vahvimmat ajofarkot. - Esquad E-Strong

Superbikers.fi
Niittykummuntie 2, 02200 Espoo. Puh. 09-256 1663