

Drag Challenge 2009

Vær eller ikke vær(e)...



Da undertegnede fikk prøve "Sit-In" i "vanlig" bil for noen år siden gikk det unna på temmelig nøyaktig ti sekunder. Nå fantes muligheten å enten kjøpe seg plass, eller kjøpe lodd for å vinne plass i Eagle Racing's toseters dragster. Raymond Larsen kjøpte seg århundrets opplevelse sammen med pilot Shelley Pearson Jones. Og her snakker vi om tider på midten av åttetallet. Det gir et merkbart trykk i mellomgulvet og pannebrasken for enhver landeveisrotte. Vi snakket med Loyd Ottesen, som vant loddtrekning om en tur, om hvordan opplevelsen var. - En opplevelse for livet, helt røtt, kunne han fortelle.



Johan Lund hadde nye støvler klare i tilfelle ytterligere regn. Kanskje mer som en "antiregn dans"? Øyensynlig kom gummiestremittbeskyttelsesparet uten bruksanvisning, da de fremdeles var bundet sammen med hyssing. Det virket ikke akkurat lovende for den kommende kjøringen. Vi lot det være opp til trøndersk klokskap å finne ut av dette. Å se om han taklet tusen tusen. Det vil si hester og kilo! Cirka!

AMCAR International Raceway, Gardermoen, var nok en gang arena for det største vi har innen dragracing her på berget. Helgen startet rett og slett helt forferdelig. Lengst i sør var det full storm og båthavarier av fatale dimensjoner. I innlandet var det øsende regnvær og sterke vindkast. Fredagen ble rett og slett kansellert, og brukt til skadebegrensing. Da lørdagen kom var det heldigvis med sol, varme og masse publikum. Oppholdsværet holdt til etter finalene søndag. Det gjorde ikke publikum! Arrangøren skal ha ros for etterarbeidet og informasjonen de har lagt ut på nett. De skal også ha ros for mye av det arbeidet de hadde lagt ned før og under stevnet. Og det var flott å se at de hadde trukket et stort publikum til lørdagens kjøring, dessverre med den konsekvens at mange av disse ikke kommer igjen. For det var slike mengder sirup i utviklingen at folk til tider nærmest ramlet om av kjedsomhet. Det nytter ikke når man skal underholde i både ti og flere timer til ende. Når en i tillegg vet at det alltid blir ufrivillige pauser på grunn av saneringer og annet uforutsett, blir dette for langdrygt! At det under kjøringen skal gå flere minutter mellom hvert par er ikke holdbart. At banen til tider skal gjennomspøkes med lupe før neste par får beskjed om å starte går bare ikke. Ikke i time etter time! Nesten helt grunnløst! Nesten. Dette ble først rettet opp til elimineringen søndag kveld. Da gikk det radig unna! Men det var det dessverre bare et publikum på rundt hundre sjeler som fikk oppleve. Slik dragracing skal være!

I farta: Ole Dalbye Kristensen

Pro Street...

Bjørn Terje Johansen sendte sovemedisin til motstander Rikard Rosenholm i kvartfinalen, men viste seg dessverre etter en salorunde å være for kvikk i finalen. Akkurat det så han ut til å mislike sterkt etterpå. Det skjønner vi når det kun gjaldt et hundredels sekund. Men det hadde kanskje ikke hjulpet? We'll never know!



Dette endte i søndagens siste og største sanering, i første elimineringsrunde i Pro Street. Med Ingemar Fagerhov og hans trykkmatete Chevy Vega i hovedrollene. Fra siste kvalplass hadde han en forferdelig dårlig start mot den senere vinneren Janne Ericson, og la deretter ut olje fra drøye halvveis ut og over mål. Det kanskje verste for Fagerhov var at Ericson kjørte sin aller dårligste runde, foruten den gode starten som reddet seieren.



Kjell Mosbakk manglet de få tidelene som skulle til for å hevde seg, uten å måtte lite på vanvittige reaksjonstider og ubegrenset flaks...

...Åttende kvalplass og 0.500 reaksjonstid, som ville vært en fjær i hatten, hadde det ikke vært for at denne klassen kjører mot et tre på 0.400. Men god kjøring var det! Det som mangler er å finne effekten, eller annet, som henter de savnede to tidelene.



Disse to herrene kjempet om en semifinaleplass i Pro Street. Bjørn Lagerberg i '69 Chevrolet Camaro nærmest, og Janne Ericsson i seksti - vel åtte kanskje, Dart. Den muligheten sov Lagerberg seg i fra med en litt for dårlig reaksjonstid. Drøye tretten hundredeler. Når det var elleve hundredeler mellom de to i starten (fordel Ericson), og Lagerberg var åtte raskere på kvarten sier det seg selv at han tapte alt på en dårlig start.



Nils Ivar Kvernmo (bortest) kjørte sin raskeste runde i første elimineringsrunde med 7,558 sekunder. Under klassebreakout på 7,60, men siden han var alene hadde det ingen betydning. Dessverre slakket Kvernmo for mye av i andre runde og ble slått av førstekvalifiserte Bjørn Lagerberg (nærmest). Kvernmo gikk ut av start seks tusendeler etter Lagerberg. Og var tre tusendeler etter i mål. Snakk om å tape med ett f... Froskedår! Nu jævlar!



Dette var beskjeden som måtte de som ankom Gardermoen fredag. Alt håp var allerede tidlig på dagen regnet bort. Og det som ikke hadde forsvunnet med været var blåst vekk. Det skulle heldigvis bli bedre! Mye, mye bedre!

Drag Challenge 2009

Competition...



Yngve Solberg hadde taket på kvalener Peter Thörnäs og hans twin turbo Corvette i første elimineringsrunde i Competition. Men så ble det ubegripelig glatt et stykke utpå, da han prøvde å rette opp den uleverte slengen, og dra på igjen. Men dragsteren drev for mye mot railen, slik at Yngve ikke følte det trygt å gjøre annet enn å droppe gassen. - Bedre å reise hjem i skam enn å kræsje bilen, var pilotens resonnement. Profesjonelt gjort sier vi! Thörnäs da? Vel raskeste bilen hjelper ikke hvis du bruker flere sekunder for å få den til å hoppe over startlinja. Resten skjønner du nok. Her ser vi Yngve løfte dragster'n ut i andre kvalifiseringsrunde sent lørdag kveld.



Tomas Risdal gjør som resten av førerne i Competition. Jager oppskriften for det oppsett de mener har størst sjanse til å kjøre under den for tiden gjeldende indeks. Klassen settes etter kjøretøytype, og forholdet mellom vekt og motorvolum. Deretter klasseres det ytterligere for eventuelle effektivitetskudd. Deretter kommer de respektive indeks inn! (Sjekk: www.bilsport.no for mer innførende info). Tomas' oppskrift på dragster'n er liten og lett, med lavt motorvolum og lystgass. Kun 245 cid SBC, med standard boring på 4,030 tommer og en slaglengde på kun 2,7 tommer. Veps tror jeg det kalles. Sint veps! Og den synger gladelig til et stykke over 10.000 omdreininger. Det gir i følge kilden 680 hester. Uten gass! Risdal kjører i nedre halvdel av sjusekundet. Ikke dårlig det med under en halv (vil nok enkelte mene) motor. I semifinalen røk Risdal ut mot "Tante Grusom"-bilen og Feldthusen.



De som gikk skjevt ut...
og siktet på fotografen!

Det var flere biler som gikk kraftig ut mot høyre i starten. Ikke uvanlig det, men så mye som denne helgen har vi sjelden opplevd. En av dem som virket å ha som sin livsoppgave i å skremme fotografen, var David Olson i '66 Chevy. Hans lisenskjøringer var noe ruftete, og skremmende å se på! I alle fall på nært hold! Denne turen gikk kraftig ut og hardt innover mot railen, hvorpå Olson slapp gassen i siste liten og kom seg ut igjen. Etter 0,9 sekunder. Da var fotografen lang unna!

Junior dragster...

"Slangen" i paradís, Truls Monsen, var i alle fall ikke sin egen slange. Han vant Junior Dragster med 29 kvalifiserte deltakere. Truls kjørte for det meste veldig jevnt, og tett på sin indeks. Og der satt den!



Nitroklassene...



Når absolutt alle funksjonærer som er til stede prøver å tvinge fingrene inn i ørene, helt opp til håndleddene, kan du være sikker på at det samme også er noe for deg. Skjelvingen, lyden og svien i øyne, nese og hals, forteller kroppen at det trengs beskyttelse mot en unaturlig fiende. For her brennes det både ugler og mose. I Methanolklassene!



Top Fuel og Funny Car ble kjørt for publikums underholdning, og trening for teamene til Rune Fjeld. Utskytingene av de fire bilene kjentes i kroppen, rev i nesen og trengte inn i hodet. Methanolopplevelsene totalt, ble sånn femti/femti. Eller noe dårligere? Med i alle fall ett bra drag, mens de andre gikk opp i røyk. Her er det Risto Poutiainen som begynner å slippe fra underlaget...



...før han noen tusendels sekund senere går helt opp i røyk og må droppe gassen. Vel halvveis til tusen fot, som det kjøres nå for tiden. Men det må legges til at det gikk fort for Janne Ahonen som brukte 3,577 sekunder og hadde 341,23 kilometer over mål. Les mer på www.rfmotorsport.com.



Thomas Nataas hadde det visst for kjedelig med å kjøre Top Fuel. Han trivdes kanskje på enkelte måter bedre i Pro Mod, vinglende ned etter banen? Vel, uansett så finnes det en større utfordring enn å kjøre Top Fuel. Nemlig Funny Car! Det går ikke like fort, men klassen bærer navnet med rette. Med kjøretøy ned mot halve lengden av en fueller, og muligens da med bare halvparten av rettningsstabiliteten. Vi tar av oss parykken i beundring over de som tar.

Testkjøring...



Den lekreste av alle? Vel, vi skal være forsiktige med en slik kåring, men nybilen til Henrik Serrano er vel enklest å beskrive som "litt av et stykke". I fare for høylytte tilbakemeldinger velger vi å mene at det er mange som i valget mellom selibat og bilen, ville ha valgt sistnevnte. Den er også full av indre skjønnhet! Så det så! Bilen er en '68 Camaro med karbon karosseri fra Cynergy Composites, på et chassis fra B&B Racecars. Helgen skulle brukes til innkjøring av bil og fører, trening og oppkjøring for deltakelse i Top Doorslammer. Det startet ikke bra da et kryss ga etter i første burnout'en, lagde snøflak av enden på mellomakselen, og knakk det bakre magnesiumshuset på gearkassen. Etter hvert ble det orden på tingene, med god hjelp fra Mads Brag, og Henrik fikk kjørt seg noen striper. Den siste på 7,64 og 300 med minimal bruk av latterluft. Så dette lover godt! Se mer på www.serranoracing.no.



What a ride! Best i Norge i utlandet? Paul Ingar Udtian kjører for tiden godt i Top Alcohol Dragster. En klasse hvor det går vanvittig unna, med 5,301 som Europarekord. Paul Ingar har lukket på 5,50 blank med over fire hundre kilometer over mål. Denne helgen testet han ut ny clutch. Det frembrakte ikke ny rekord, men nye erfaringer, og flere kjøring på fem komma femtitallet. Dermed beholdt han barten som er lovet fjernet på første draget under 5,50. Og da er det bare under 5,40 igjen. Hva som forsvinner da - tja? Vi snakkes! Mer om dette og teamene på kysten av Sør-Trøndelag finner du på www.islandersdragracing.com. Og der finner du den kanskje aller raskeste, Fred Hansen fra Afjord. Mer på <http://islandersdragracing.no/team2/>.



En annen lisensjagende mann var Jan Birkenes. Han holdt også på med lisenskjøring for Top Doorslammer og Pro Mod. Og den han skremte mest var nok seg selv, og muligens teamet. I dette draget gikk det ordentlig på skrå et stykke ute, og Jan måtte bruke vintermanøvrer for å komme seg ut av situasjonen. Ellers kjørte han innenfor det som forventes av en fører på dette nivået. Ikke det at han ikke reagerte rett her. For løsrivelsen hentet han rett inn igjen etter en liten tur nær midtlinja.



Men ellers så kunne kjøringen til Jan beskrives som sitrende underholdning, ikke direkte skremmende. Men hard! Bilen har som flere flotte racebiler en fortid på Fannrem, regissert Nygård selv. Bedre gjøres det ikke på denne siden av pynten. Så får vi se hva den ville sørlendingen får til utover med denne redskapen.

Arrangøren skal ha ros for mye av det arbeidet de hadde lagt ned før og under stevnet. Og det var flott å se at de hadde trukket et stort publikum til lørdagens kjøring...

Drag Challenge 2009

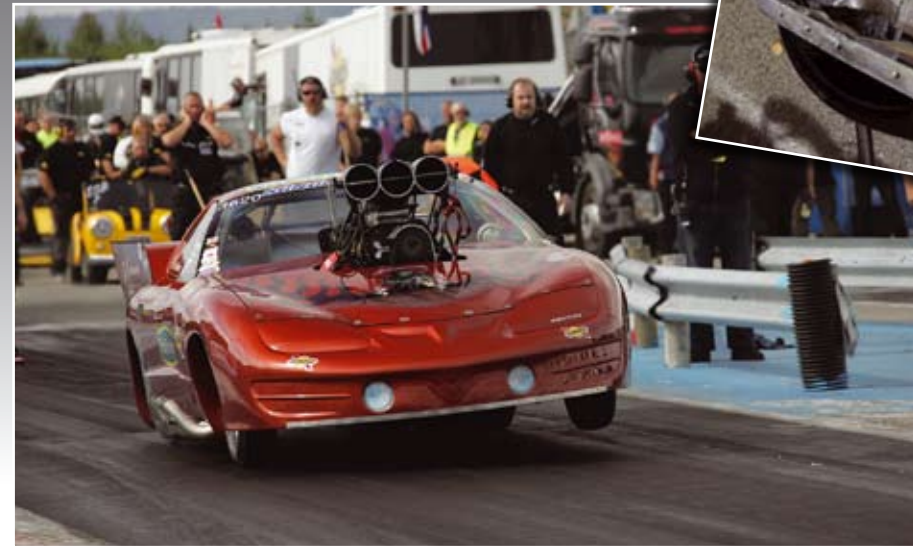
Top Doorslammer...



Et annet flott bilbygge med en fortid på Fannrem, hos Jan Arve Nygård - '63 Sroupe Corvette. Jan Egil Kvalvik makket ikke å kvalifisere seg denne gangen. Vi føler oss sikre på at han har et vondt øye til alt og alle som gjorde at det ikke ble flere kvalrunder. Etter en ellers oppadgående sesong så langt. Sjekk www.kvalvikmotorsport.com. Eller de andre teamene på www.hellcruisers.com.



Fast Freddy Fagerström hadde en herlig burnout i første elimineringsrunde. Etter den sto han for helgens største stunt. Midtveis fikk han et tilbud de fleste ikke har kunnet si nei til. Bilen fikk en ettertrykkelig sleng, gikk rett over mot høyre, opp på to hjul, og viste hele understellet.



Terje Håkensen dro skikkelig på i kvalifiseringen i Top Doorslammer, til en andre kvalplass med 6,361. I andre kvalrunde. Helt røtt! Et av flere høydepunkt tidlig lørdag kveld. Men det skulle dessverre ikke holde.

Sportsman og Top Sportsman...



Vi må ta med denne som historie. Jimmy Granlund og hans Pinto er når du leser dette sannsynligvis historie. Jimmy har kjøpt ny bil og klasser kraftig opp til neste sesong. Han har kjøpt en tidligere Top Metanol Funny Car og tenker å kjøre Top Sportsman. Eller hvis det snør riktig vei, noe annet. Verre!



Lisa Bjerke har for lengst gått videre fra Junior til Top Sportsman. Med et sterkt tredjekval kom hun seg videre fra andrerunde. Der møtte hun en for tiden sovende Anne Line Killingtveit, og sikret seg videre med en god start. Men i kvartfinalen var det over mot Terje Røisgård. Da var det han som tok det hele. I starten!

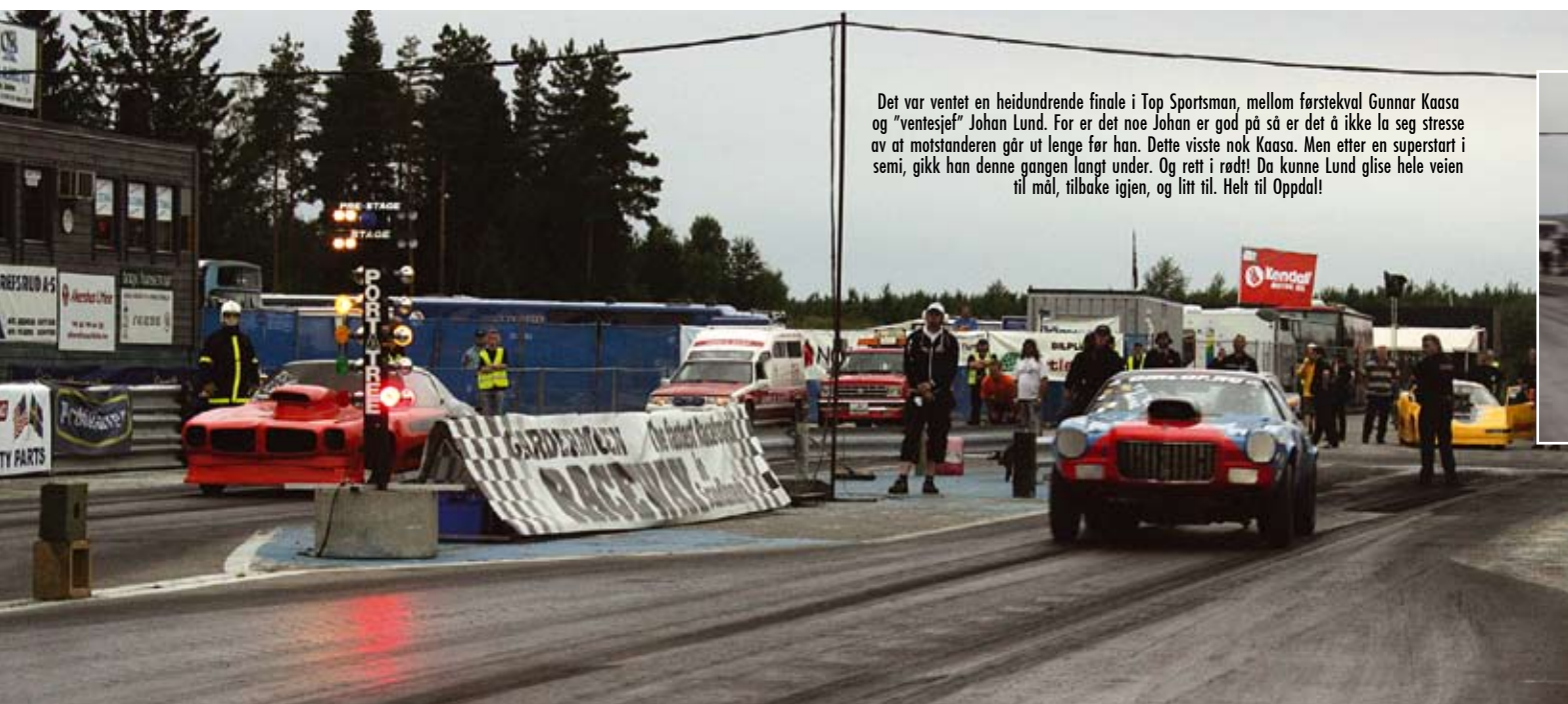


Gina Nordin sikter på sitt tredje Norgesmesterskap. Det er noen som puster henne i ryggen. Men det var bare Gunnar Kaasa som tok innpå denne helgen. Vi skal ikke dele ut medaljene på forhånd, bare be dere om å sjekke på www.bilsport.no for bekreftelse. Vi regner med at forbundet har dette klart kort tid etter avsluttende løp den siste helgen i august.



En annen som gjorde det godt i Top Sportsman var Jens Petter Lindstrøm. Andrekvalifisert, men overvrig og rødlykt i førsterunde. Ellers så forteller vel bildet det alle liker. Høye hjulløft er, foruten (eller i tillegg til) en rå burnout, det aller beste publikumstekket. Og de har Jens Petter som varemærke. Meget sterk å gjøre dette, og være blant de som kjemper om de høyeste poengene.

Finalene...



Det var ventet en heidundrende finale i Top Sportsman, mellom førstekval Gunnar Kaasa og "ventesjef" Johan Lund. For er det noe Johan er god på så er det å ikke la seg stresse av at motstanderen går ut lenge før han. Dette visste nok Kaasa. Men etter en superstart i semi, gikk han denne gangen langt under. Og rett i rødt! Da kunne Lund glise hele veien til mål, tilbake igjen, og litt til. Helt til Oppdal!



Ektemannens vrede! Tar du kona mi, så tar jeg deg. Tom Egil Snekkerhaugen tok ut Gina Nordin, i en vanvitlig tett kvartfinale. Men til finalen møtte han ektemannen, Bjørn Terje Nordin. Og Bjørn Terje, med det mest dopinspirerte bildesign "ever" som redskap, tok resolutt tilbake familieæren. I en finale hvor begge kjørte under indeks. Men det var det røde lyset som gjorde utslaget. Og sikret videre familielykke!



I Competition hadde Janne Kretz kjempet seg til finalen med sin Firebird, fra nest siste kvalplass. Da det gjaldt som mest sov han på grana mot en sterkere og andrekval Kenneth Feldthusen i Alterød. Seirende Feldthusen kjørte vel det som trygt kan kalles det styggeste kjøretøyet på banen. Muligens? Chevrolet liksom! Men en skal visst ikke skue hunden på hårene. For den er jo i høyeste funksjonelle klasse. Så da så! Grattis!



Det begynte å bli skikkelig kveld da den siste finalen gikk - i Pro Street. Etter meget sterk kjøring gjennom elimineringen tok Bjørn Terje Johansen seg selv ut, med rødlykt i finalen mot Janne Ericson. Med bare ett hundredels sekund! Ikke helt som planlagt! Fordel Sverige!