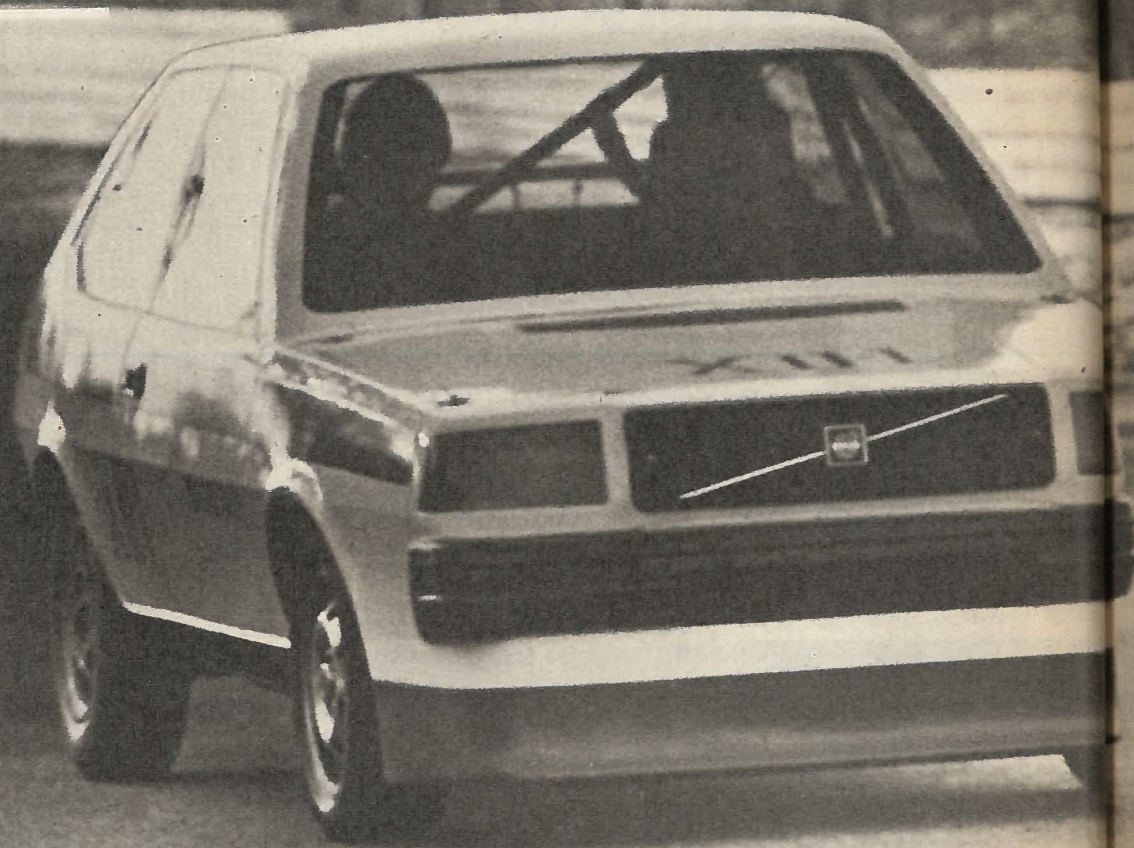


# Tuulilasi ajoi maailmanennätys-Volvoa!



Tuulilasi Saksan  
Liittotasavallassa  
Teksti ja kuvat  
Tapani Vaahtola



**TUULI  
LASI**  
SUOMEN  
SUURIN  
AUTO-  
LEHTI  
**Esittelee**

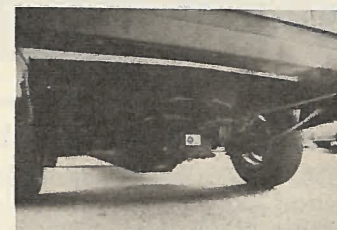
Kiihdytyksen aikana koediesel savuttaa melkoisesti, mutta sehän on diesellissä voiman merkki. Käyntinopeuden lisääntyessä savu häipyä ja auto pääsee nopeuden myötä omimpiin oloihinsa.

## Suorituskyky

Ennätysauto ei ollut ajopäivänä kiihdytyksessä, sillä ykkös- ja peruutusvaihteet eivät toimineet. Kakkosvaihteella liikkeelle lähtien saatiin kuitenkin seisovalle 400 metrille 14,5 ja 100 km/h nopeuteen 7,5 sekunnin luokkaa olevat arvot. Ne antavat vain lähinnä suuntaa mistä on kyse.



Takasiivekkeen tarkoituksena ei tässä tapauksessa ole takapyörrien painaminen tien pintaa vasten. Tavoitteena on ollut jarruttavien ilmapyörteiden vähentäminen auton perästä.



Viisiportainen ja synkronoimaton formula-vaihteisto vähentää voimansiirtöhäviötä. Tavaratilan pohjassa näkyvät alustaan tehdyt kevennysreiät, jotka vaikuttavat osaltaan auton 200 kiloa normaalia pienempään painoon.



Carl-Magnus Skogh ja hänen mekaanikkonsa Heinz Linniger pitävät tarkkaa huolta autostaan. Eikä ihme: Viisisylinterinen diesel kehittää parhaimmillaan 138 hevosvoimaa. Varusteisiin kuuluu Volvo-Penta venemootorin ahdin ja Porschen väljähäydin, joka lisää tehoa parikymmentä prosenttia.

# Sulavalinjainen saupommi

● Pariisin autonäyttelyn kynnyksellä kiisivät Ruotsin sinikeltaiset vauhtiraidat alle kahden litran henkilöautodieleitten uuteen maailmanennätykseen: 209,18 km/h.

● Tekijöinä olivat viisisylinterinen koediesel Volvo 343 XD-1 ja vanha, useille suomalaisillekin tuttu kilpa-ajaja Carl-Magnus Skogh.

● Tuulilasilla oli ainutlaatuinen tilaisuus ai-noana alan lehtenä maailmassa ajaa ennätys-Volvoa Hockenheimin kilparadalla Länsi-Saksassa.

● Mielikuva ennätysten teosta jää varmasti hämäräksi pelkästään ennätysautojen muotoja katsellessa. Tämän saimme kokea ajossamme.

Carl-Magnus Skoghin kertomukset auton kehittämisestä ja ilmanvastuksen pienentämisestä kertoimesta 0,435 arvoon 0,321 saavat ajatukset liitele-

mään ikään kuin ilmaa puhkais-taisiin pelkällä korin voimalla. Ja paljolti näin onkin:

Lasikuituvahvisteista muovikoria valmistettaessa pyörteitä aiheuttavat särmät poistettiin ja pleksi-ikkunat sijoitettiin korin tasalle. Ilmapyörteet auton perästä poistettiin ilmasiivekkeellä eli spoilerilla. Edullisin virtaus löydettiin yksinkertaisesti siten, että takaluukun kanta korotettiin asteittain. Tuolle noin 11 cm:n korkeudelle sijoitettiin siiveke.

## Ei savua ilman ruutia

Työntökäynnistyksen avulla Volvon viisi sylinteriä jyrähtä-

vät käyntiin. Nakuttavassa jyrinänsä ajatukset tippuvat jälleen maan tasalle. Melkoiset savupilvet tuprahtelevat ilmoihin XD-1:n valtaisasta pakoputkesta.

Carl-Magnus kiertää rataa lämmittääkseen autoa kokeiluunne. Varikolla hän antaa isällisiä neuvoja ahtautuessaan muovikuoreen jätetystä ikkuna-aukosta ohjaamoon. Kaiketta näkee, että auton kehittäminen on ollut hänelle henkilökohtainen haaste. Ennätysten rikkouduttua auto on hänelle kuin silmäterä.

Saatuani itseni valjaisiin alan näpeltää oviaukkona toimivan ikkunan kiinnikkeitä paikoilleen. Rämminän ja paukkeen sekainen käynti muuttuu hetkeksi

sivistyneemmäksi, kun painan kytöntä. Terävä työntö, ja vaihte rusahtaa kohdalleen.

Kytöntä nostamalla auto lähtee liikkeelle matalalla murinalla. Vaihdossa savu pyrkii ohjaamoon.

Vaihdetangon liike on yllättävän lyhyt kun seuraava pykälä rysähtää paikoilleen.

Meno alkaa maistua autolle. Savu ohjaamosta häipyä kuin tuhka tuuleen. Korvia huumaavaan paukkeeseen alkaa sekoittua vieno turboahntimen ulina.

Mikä meno ja mikä melu! Viitosvaihte jysähtää loveensa. Synkronoimaton formula-vaihteisto ei ainakaan jarruta kulua, vaikka saakin kolahdellen pykälät niskaansa.

Radan metsäkaarre lähestyy

vauhdilla ja rauhoittava vaihto takaisin neloselle on jälleen paikallaan.

## Ahdas nopeuksille

Alkaa uusi kierros. Kokeillaanpa nyt.

Recaron kuppi-istuin ottaa minut tukevaan syleilyynsä ja metsä alkaa vilistää ympärillä. Mittarit eivät ole toiminnassa, joten niistä ei ole nyt apua.

Vauhtisokeus on yllättävä. Oliko tämä jo sama metsäkaarre? Ei, onneksi se oli edeltävä loiva. Parasta höllätä, ettei tule vahinkoa.

Auto tuntuu selvästi olevan ahne nopeuksille. Vai olinko se minä?

Varikolle körötellessä ajatukseni alkavat jälleen vaeltaa. Mitähän Carl-Magnus ajatteli ennätysajossaan Landvetterin lentokentällä? Kiihdytykseen käytetyt siirtymäradat mutkittivat mittaukseen käytetyille kiitoradalle ja ne olivat kaiken lisäksi täysin märät! Michellä täytyy olla melkoisesti määrätietoisuutta ennen kuin ennätystyksiä niissä olosuhteissa rikotaan.

## Ennätys-ennekö

Carl-Magnus Skoghin mukaan auto kiihtyi koko mittauksen aikana. Virallisessa mittauksessa se saavutti 209,18 km/h nopeuden, mutta hänen mukaansa

auto pystyy noin 225 km/h nopeuteen edullisissa olosuhteissa.

Volvo 343 XD-1 koediesel on esimerkki siitä, mitä kaunis ja sulavalinjainen ennätysauto voi pitää sisällään. Se vaatii teknistä kehittelyä ja rohkeita kokeiluja, joiden takana on määrätietoisia miehiä.

Mutta ei savua ilman tulta. Auto on enne. Volvon dieselit tulevat. Volvo 244 GLD 6 on esitelty. Olisikohan Volvo 343 GLD 5 vuorossa seuraavana? □