



## Guldfakta

Pontiac GTO Pro Stock byggd av Jerry Haas 2006

**Ägare:** Jimmy Ålund, Norrköping.

**Motor:** Två stycken Bob Ingels-byggda DRC2 500 cui Pontiac-motorer, döpta till Maggan och Ior. När snedstreck (/) förekommer i uppgiften avses Maggan före och Ior efter snedstrecket. Sonny Bryant-vev, MGP aluminiumstakar, CP Pistons/Diamond-kolvar. CFE/Widlund-toppar med Manley titanventiler, Jesel-lyftare, PSI-fjädrar och tjocka stötsängar. Standard Pro Stock-kamaxel med 1,050" lyft. Dubbla CFM-förgasare (2,04/2,2 tum halsdiameter) på Wilson/CFE-sheetmetalsug. Magnaflow 500 gph bränslepump med Magnaflow regulator och filter, 1,5-gallons fuelcell. Rostfria headers med åtta lambdasonder. Digital MSD 7-tändning, MSD-spole. Elektrisk vakuumpump. Autoverdi torrsumppump, Mezeyr elektrisk vattenpump, aluminiumkylare. Maxvarv 9800 rpm. Royal Purple 2088-olja, blyfri VP SVO 05-bensin.

**Effekt:** 1.340/1.370 hk. Hittills.

**Transmission:** 6,25-tums 3-skivig coated ACE-koppling, 5-växlad Liberty-låda med massor av utväxlingsmöjligheter. Haas prismabanjoaxel med Mark Williams 40-splinesaxlar, fränaste Mark Williams-klumpen, 5,20:1 eller 5,29:1 slutväxel.

**Chassi:** Crome moly rörchassi, SFI 25:1 E-taggat. El- och luftstyrda stötdämpare bak, manuellt dubbeljusterbara dämpare fram. Titan/chrome moly-stödhjul. Cirka 35-40 kilo ballast.

**Bromsar:** Lamb kolfiberbromsar. Dubbla tryckluftslösta Stroud bromsskärmar.

**Fälgar:** American Racing, 3,5x15 fram, 15,5x16-tums beadlock bak.

**Däck:** Goodyear Eagle 3,5x25,5x15-tums frontrunners, 17x33x16-tums slicks.

**Kaross:** Kolfiber. Lexan-rutor.

**Lack:** Blå/silver PPG av Jim Hooker.

**Inredning:** Full bur, golv, paneler, kardantunnel och hjulhus i kolfiber, Racepak-dator med digitalinstrument, Haas kolfiberstol. Brandsläckningssystem.

**Vikt:** 1.066 kg minimum efter målgång.

**Prestanda:** Bästa ET: 6,74 s i USA, 6,80 s i England. Högsta topspeed: 329 km/h i USA, 326 km/h i England. Bästa 60-fot: 0,983 s.

**Team:** Björn Fredin, Petter Greborn, Kalle Hrupa, Lars Rodeblad.

**Sponsorer:** Klintberg & Way, Exclusive Cars, Nordea Finans, Norrköpings Tryckeri, Fragus Warranty Group, Prolmp AB, Palace Restaurang, Byggmaskiner, Svensk Fettätarvinnning, Bra Ljud i Bil, Butik Unik, All American, Nitro Consult, SB Svets, Infranordic, PO:s Harley-Davidson, NMU, MECA, Amalie, Clutch Service, Vadstena Klosterhotell, Jung Performance, CFM Carburetors, J&B Performance och Jerry Haas.

**Tack till:** Min fru Anna (du är bäst), teamet, sponsorererna samt Russ och Trenne.



**FIBERRIKT.** Förr var det gott om aluminium i racebilar, nu är det kolfiber. Förutom karossen så är alla paneler och även stolen i det mysiga hemtrevliga materialet. Ålund är dock av kött.



**DÄMPAT.** Justering till bakre stötdämpare med timer, Racepak-dator, luftflaska till bromsskärmen och brandsläckare. Passagerarstol? Näe.



**KLÄMMIGT.** De 33 tum höga och 17 tum breda slicksen sitter på 16-tums beadlockfälgar från American Racing. Däcken kläms fast med en lös ring.





**DOMINANT.** Jimmy Ålund satte ihop ett litet men bra team, åkte till USA och köpte en 48 repor gammal GTO och dominerade Pro Stock-EM ett år till. Låter enkelt, va? GTO:ns profil är ruskigt slimmad, knappt att den ens fastnar på bild utan att halka av.



**ÄNTLIGEN.** Det mumlades i leden när Ålund inte fick Bilsport Award 2006. Men 2007 gick det inte att blunda för fenomenet Ålund längre. Priset kunde bara gå åt ett håll - Norrköping.



FOTO: STEFAN BOVMAN

FOTO: JOACHIM CRULUS

## ”Första året tänkte jag, fan, reder vi ut det här? Men det har ju gått rätt bra!”

➤ Jacob Ferrers Firebird uppfyllde kraven och var i fint skick. Ändå ställdes allt om och några fler hästar plockades fram ur motorn.

**Premiären skedde en testhelg i England. Det regnade. En repa hanns med, då sköt Jimmy en lyftare. Bara lasta och åka hem.**

– Det kunde börjat bättre.

Första skarpa repan vann Jimmy, i Finland där han var kvaltrea. Hela vintern hade Janne Murén berättat för Jimmy hur mycket smisk han skulle få, så när de möttes i nästa sväng var nerverna på spänn.

– Vi var heta på gröten bägge två, säger Jimmy och skrattar. Så vi båda rödlyktade!

### Första sexan

Redan tävlingen efter var Jimmy i final, men den regnade bort. Nästa sväng fick han dingel med sju tusendelar i finalen och sista deltävlingen i England vann han och åkte första sexan.

Ålund med team hade presenterat sig.

**– Det var skönt att slippa lustgasen från Top Doorslammerbilen! pustar Jimmy. Du anar inte! Jag trodde inte man kunde glömma något så fort, som man hållit på med så länge!**

På den tiden räckte det med ett överslag i en kabel för att något skulle brinna upp. Det är ändå mycket tuning nu, men på ett annat plan.

– Andra bekymmer nu, så det jämnar väl ut sig!

**Året efter kunde inte Christer åka med, så Jimmy frågade Björn Fredin om han kunde hänga med till Norge.**

– Det är som att köra Super Gas, intygade Jimmy för att lura med Björn. Inget mekande mellan rundorna.

### Mer uppdaterat idag

I Norge var det 35 grader varmt och man bytte motor två gånger under helgen. Björn var helt slut när han kom hem. Men blev kvar i teamet. Även Kalle Hrupa, som var med när Jimmy körde Chevrolet, anslöt.

**– De åren, 2003-2004, var klassen tuff och man fick kvala till tävlingarna, menar Jimmy. 2005 och 2006 var lite nedåttperiod, men 2007 var det mycket bilar igen. Jag hoppas trenden fortsätter.**

Jimmys uppfattning är att teamen över lag har bättre och mer uppdaterade grejer idag än när han började.

– Man får inte ligga på latsidan med uppdateringarna. Det gäller att ha bra material och förvalta det.

Ändå upplever han inte att det blivit direkt dyrare. Även om bilarna är dyrare att bygga, och därmed blir dyrare begagnade, så tas det ut av en billigare dollar.

### Receptet

Vad behövs för att vinna då? Jimmys lista låter enkel. Först krävs förstås ett bra material.

**– Sedan måste man tycka att det är jävligt roligt att köra racerbil. Grabbarna i teamet gör sitt bästa, då måste man göra det själv också. Det är viktigt med bra killar som tycker det är kul när man inte har råd att avlöna dem.**

En förstående familj är ett stort plus.

– Anna är jätkligt förstående, berömmar Jimmy. Hon har tyckt att jag ska ta sabbatsår flera gånger, men hon ser att jag är lycklig med det här så jag får fortsätta.

Goda kontakter i USA är A och O. Klassen är väldigt tillknäppt.

**– I Pro Mod kan alla köpa samma grejer. I Pro Stock måste man ha en bra kontakt med en motorbyggare för att få rätt prylar.**

Jimmy köper sina motorer från Bob Ingels, precis som ständige rivalen Malmgren.

– Han åker fortare, har mer effekt. Jag får ta igen det på andra ställen.

### Skruvar själv

Många goda tips har kommit från Marcus Svensson som jobbat länge inom dragracingen, både i Sverige och USA.

**– Frågar du fem personer får du fem svar. Tror du inget själv så vet du inte vem du ska lyssna på!**

Det är ovanligt att förarna själva skruvar nämnvärt med bilen, men Jimmy sköter sin motor själv på tävlingarna.

– Det är det fränaste jag vet att skruva med de här motorerna, myser han. Alla team har olika sätt att jobba på. Vi tror på vårt.

**Jämnhet är viktigt. Vissa tävlingar kanske de inte gör en bra runda förrän sista kvalsvängen, men när de väl hittat rätt gäller det att läsa banans förändringar och hålla koll på barometertrycket för att fortsätta vara jämn.**

De dribblar med startvarv, koppling, växlingspunkter, stötdämpare och utväxlingar på de olika växlarna för att möta förändringarna i banan.

### Tävlande med såld bil

Efter analys och översyn går Jimmy och Petter igenom föregående runda i datorn och lägger upp strategin inför nästa. Ibland ➤