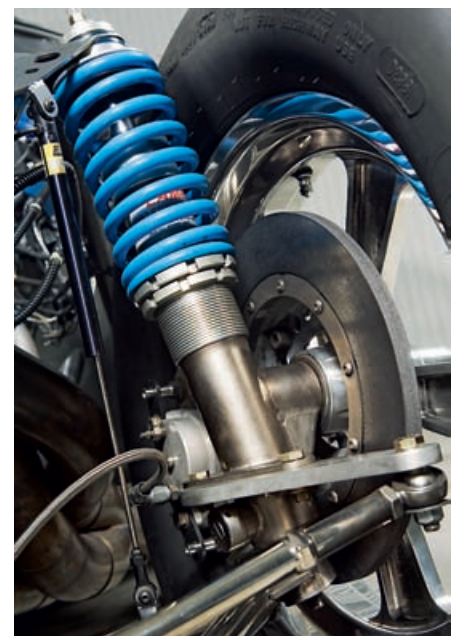
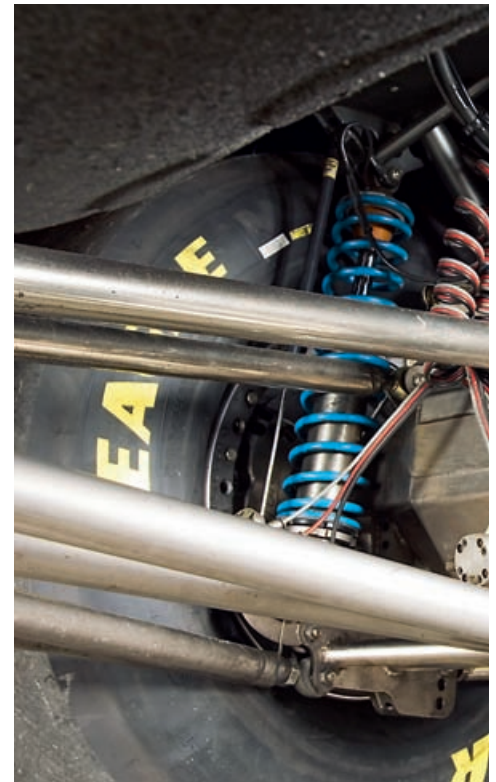




**IOR.** När nyaste motorn skulle visa vad den kunde var den mest slö. Så teamet döpte den till Ior. Nu har Ior växt in i uppgiften och ger mer effekt än systemmotorn Maggan. Ior står för högsta toppfarten, medan Maggan bjuder på bättre ET. Maggan vann finalen i England senast.



**KOLFIBER.** Bromsar i kolfiber är standard i Pro Stock idag. Tidigare körde man även med ABS, men det har försvunnit på senaste generationen. Stötdämparna är dubbeljusterbara och fjädringsutslaget registreras i Racepak-datorn.



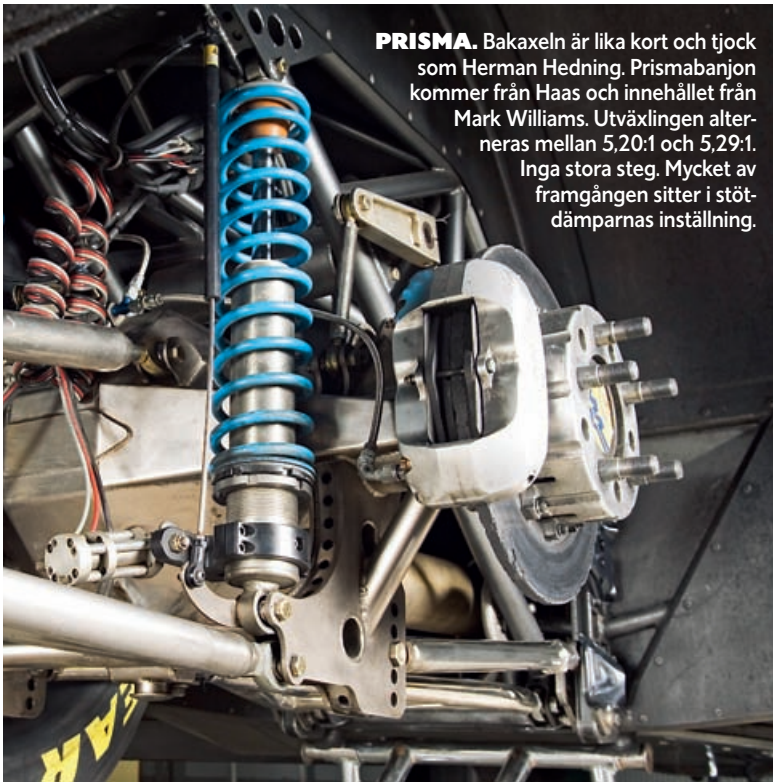
**LÅG PROFIL.** GTO:n är mycket halare än Firebirden, framför allt över rumpan. Om accelerationen tvingar ut allt blod i öronsniorna är det inget mot retardationskraften i de dubbla bromsskärmarna.



**BLY.** Bilen är med flit alldeles för lätt för klassreglerna. På så sätt kan man flytta runt bly på en stor mängd olika placeringar för att påverka viktfordelning och tyngdpunkt.







**PRISMA.** Bakaxeln är lika kort och tjock som Herman Hedning. Prismabanjon kommer från Haas och innehållet från Mark Williams. Utväxlingen alterneras mellan 5,20:1 och 5,29:1. Inga stora steg. Mycket av framgången sitter i stötdämparnas inställning.

## Framgångssagan Ålund

- Facit 2003: EM-silver, en seger, en runner up, en bortregnad final, två semifinaler.
- Facit 2004: EM-guld, fem segrar, en runner up, Europa-rekord.
- Facit 2005: EM-guld, en vinst, en runner up, två bortregnade tävlingar.
- Facit 2006: EM-guld, tre vinster, en runner up, en förlust i första vändan.
- Facit 2007: EM-guld, två segrar, två bortregnade tävlingar.
- Totalt: Av 20 färdigkörda tävlingar: tolv vinster, fem andraplatser.

### VAKUUM-PUMP.

Killar som använder vakuumpump ses på med viss skepsism. Om det inte är racing. Med vakuum i motorn trolas ett ej obetydligt antal hästar fram.



## Personliga fakta

**Jimmy Ålund, 40 år.**

Bor: Norrköping.

Yrke: Dragracer och egen företagare.

Äter helst: Blodig oxfilé.

Dricker helst: Mineralvatten eller öl.

Läser gärna: National Dragster.

Ser gärna på tv: Prison Break.

Lyssnar gärna på: AC/DC.

Ogillar: Att komma tvåa.

Tycker om: Min familj.

Favoritpryl: Pro Stock-motor.

**NUMMER ETT.** När vi fotade var Pro Stock-EM långt från klart, men för Jimmy Ålund fanns bara ett mål. Nummer ett. Startnumret Pro 1 sitter kvar på bilen den här säsongen också. Är det ingen annan som vill ha det?



# ”Det är satans kul att köra en sån här bil. När alla i teamet gör rätt, då blir det fränt!”

➤ säger Jimmys känsla i bilen en sak och datorn en annan.

Till säsongen 2007 började tanken på bilbyte ta form. Sedan Firebirden var ny hade motoreffekten ökat med 150 hästar. Även om chassit uppdaterats kändes en ny bil som en bra investering.

– Ett bilbyte är en ny kick. Ett nytt verktyg att leka med.

Firebirden såldes till Adam Flamholz redan innan säsongen 2006 var slut, så sista tävlingarna kördes med en såld bil. Den vill man inte sätta i racket.

– Den stod sig bra i värde, uppser Jimmy. Mest för att jag vann mycket med den, och uppdaterade den hela tiden. Den var inte sämre när den såldes än när jag köpte den, tvärtom.

Sämst håller motorerna i värde, de är mer färskvara. Bilarna har längre hållbarhetsdatum.

– De håller sig bra så länge man har svarta sidan ner och blanka sidan upp.

### Nyare än tänkt

En Pontiac GTO var det självklara valet. Den går mycket bättre i luften än den gamla Firebirden. Men det var svårt att hitta bilar. Det förhandlades med flera, men ingen ville släppa sin gamla bil innan den nya levererats.

Det slutade med att Jimmy kontaktade Tommi Laine som jobbade för ett team som körde en GTO byggd mars 2006. Teamägaren låg i skilsmässa och behövde sälja bilen som bara gått 48 repor. Andra bilar Jimmy tittat på hade mellan 200 och 400 körda repor i sig!

Två dagar senare var allt klart, och Jimmy stod med en nyare och bättre utrustad bil än ursprungsplanen.

För att köra in sig på bilen innan säsongen skeppades den gamla motorn över till Florida där man pysslade ihop bilen hos utvandrare Kent Trenneman. Åtminstone nästan. Tullen vägrade släppa in pallen som motorn stod på, då den inte var av stämplat trä, garanterat insektsfritt.

### Personbästa direkt

Inte ens om man lyfte av motorn och brände pallen gick det. Hela containern, full med möbler, skickades till Göteborg igen.

Där fick Jimmy hämta motorn, som förstas stod mitt i, packa om på plastpall och stressa till Arlanda för att flygfrakta den till Florida.

– Lasse Rodeblad är vår teamkoordinator och sköter all PR. Det var han som fixade flygfrakten.

Utan honom hade vi aldrig ens haft en bil!

I USA hann man köra 16 repor. Redan i första vändan satte Jimmy nytt personbästa med 6,88 och det skulle bli den sämsta noteringen under hela äventyret. Bästa repan blev en skön 6,74!

Under resan fick Jimmy bra kontakt med chassibyggaren Jerry Haas och snappade upp massor av nyttiga smågrejer.

Toppförarna i USA kör fyra gånger så många rundor per år mot en som kör EM, plus att de kör otaliga tester. Med tre år gammal motorteknik och bara någon testrepa låg Jimmy en tiondel från sista kvalplats på Gainsville.

### Fjärde guld

Då ska man veta att det finns ett 20-tal bilar som har chans att kvala in, resten kommer aldrig ens i närheten. De breda grabbarna har driftbudgetar på minst en miljon dollar per säsong.

– Ge oss ett kreditkort, en trailer, tillgång till deras teknik och två månaders testkörningar så ser jag ingen anledning att inte kvala in.

Hemma i Sverige satsades det hårt från flera håll. Det var nya motorer, motorer som bytte ägare på banan och proffsmekar som flögs in från USA. När halva säsongen regnat bort hängde EM-guldet på finalrundan i sista tävlingen. Vem som vann vet vi redan.

Som bästa säsong håller Ålund nog 2004. Med seger i fem av sex tävlingar och finalplats i den sista, första EM-guldet och ett Europarekord är det lätt att förstå motiveringen.

### Triggad för 2008

Efter fem körda säsonger och alla framgångar, borde man inte matas lite i ambitionen?

– Varje gång vi kommer till en tävling är det nya utmaningar, blir svaret. Vi kan så lite, känns det som. Det går inte att bli fullärd i den här klassen.

– Det är satans kul att köra en sån här bil, jublar Ålund. När alla i teamet gör rätt, då blir det fränt!

Och rätt verkar man göra mest hela tiden.

Med många nya i klassen 2008 triggas Jimmy ännu mer. Några planer på klassbyte finns inte. Varken Top Fuel eller Funny Car lockar.

– Jag kan tänka mig att provköra en Pro Mod, men vill inte byta klass.

Ledsen, Michael Malmgren, men Jimmy Ålund ser ut att bli kvar ett bra tag. □