

Jorma Mikkola

Rakentaminen ajamista tärkeämpää

Ennen kuin Pasi Laukkanen perusti reilu vuosi sitten Speed Factoryn, ehti hän hankkimaan itselleen monipuolisen kokemuksen alalta. Nyt mikkeliäinen virityspaja suoltaa menestysmoottoreita kiihtyvällä tahdilla koko Suomen markkinoille.

-Autojen laitto oli kiinnostanut minua aina. Olisin mennyt ammattikouluun autopuolelle, mutta äiti sanoi, jos menet saat olla aina kädet öljyssä, niinpä valitsin kirvesmiehinlinjan.

Pasi hakeutui sitten alansa töihin ja teki kirvesmiehen hommia Venäjää myöten, mutta veri veti kuitenkin enemmän autohommiiin.

Penkalta se alkoi

- Olimme Maarasen Akin kanssa 90-luvun alussa katsomassa rallia ja silloin päätimme, että seuraavassa kisassa olemme itse mukana.

Aivan seuraavaan kisaan pari ei päässyt, mutta vuonna -93 kilpaura lähti käyntiin Pertumaa-rallista melkein vakio-Starletilla ja aivan uusissa

ajopuvuissa.

Käännekohtana kilpailijan uralle oli sitten vuoden -95 täystuho.

- Olimme harjoituspätkällä kulkumakunna poikien mm. Paasosen Janin ja Viskarin Timo kanssa. Vauhimme oli selvässä nousussa ja tietenkin myös vauhdin nälkä. Tjmo siinä varoitteli, että rajoita

vähän. No en rajoittanut ja sitten mentiin oikeaan täystuhoon, jutteli Laukkanen.

Kokonaan kilpaileminen ei jäänyt. Viimeinen kisa on vuodelta -04 Kaakkoisrallista, jonne olisi tarkoitus mennä myös tänä vuonna.

- Onhan minulla auto, Corolla GT, jolla velipoika Jari ajelee F-cupin B-junnissa,

Uran vaihto

- Laittelin aina koneet itse nuukana miehenä. Olin juuri tehnyt kannen ja pyysin velipoikaa (Jaria) viemään sen V-P Kuuranteelle virtauspenkkiin. V-P oli todennut, että onpa siistiä jälkeä ja pyysi minua käymään paikanpäällä, jutteli Laukkanen.

Niinpä Laukkanen asteli viritysgurun luokse ja ala tuntui aina vaan kiinnostavammalta.

Pirkanmaan Ammattikoulu jär-



Pasi Laukkanen työn touhussa.

jesti ensimmäisen moottoriurheilupainotteisen opiskelumahdollisuuden.

- Kouluun oli hakijoita lähes viisisataa, joista pääsykokeisiin valittiin 40. No pääsinkin kouluun sisään, mutta jo kolmessa päivässä minulle selvisi, että saisin paremman opin kotikulmilla, selvitti Laukkanen.

V-P:n oppiin

Laukkanen marssi Kuuranteen pakeille ja selitti tilanteen eli haki työpaikkaa. - Kiitos Tahkon Tempan ja Kuuranteen, otettiin minut ST-Motorsin palkkalistoille. Ja sainkin sellaisen koulutuksen, ettei sellaista saa missään koulussa. V-P:n taitojen lisäksi sain tutustua ja seurata myös Suomen ykkössääntäjän Markku Rikamon työtapoja, Laukkanen kiitteli.

Speed Factory

Vauhtitehdas tuntuu hyvältä nimeltä virityspajalle.

- Variksen Jannen kanssa ajateltiin, että jos perustetaan oma firma, niin nimeksi tulee Speed Factory. Ja kun Janne ei sitten omien töittensä takia firmaan lähtenyt, sain häneltä suostumuksen käyttää nimeä. Logo on sitten taas Nurmen Samin käsialaa, kiteytti moottorivirtuosi.

Kestäviä koneita

- Täysin kattavalla mittauksella pystytään eliminoimaan kaikki viat ja samaan kone mahdollisimman hyväksi ja kestäväksi. Materiaalivirheitä tietenkin voi olla, mutta ne pystyy välttämään luottamalla vain tiettyihin alihankkijoihin. Kun kone on valmis, voin suositella, että sillä voi ajaa kymmenkunta rallia ja lisäksi testiä. Turhaan ei kannata konetta aukaista ja maksaa osista, selvitti Laukkanen.

Valmis kone pitää vielä säätää.

- Sääntäjä sitten hioo timantin. Taitava sääntäjä pystyy tekemään keskinkertaisestakin koneesta kohtuullisen hyvän.

Menestystä

Speed Factory on tehnyt koneita nyt joulukuusta 2005 lähtien. Viime vuonna Laukkanen Pasi rakentamalla koneilla voitettiin F-Cupin kisoissa pikkuluokka viisi kertaa ja tänä vuonna voitot ovat tulleet kaikista kolmesta. Viime vuoden F-Cupin yleiskilpailuvoiton lisäksi, tuli myös vieras-titteli Speed Factoryn suojiin.

Laukkanen virittämällä koneilla kurvailevat mm. Toni Kuhanen, Tero Røyhkiö, Jarkko Särkkä, Samuli Nevä, Aku Jalminen, Juha Laaksonen, Mansikkamäen porukka

jne.

Pitkät työpäivät

Työpäivät venyvät helposti 12tuntisiksi, mutta ennen kisoja ei juurikaan tarvitse valvoa. - Teemme työmme sen verran huolellisesti, ettei mitään ruuhkia ennen kisoja. Huhti-, touko-, marras- ja joulukuu ovat kiireisempiä aikoja.

Toyota leima

Menestyksen takia Laukkanella on selkä Toyota-leima otsassa.

- Niin se vaan on. Kaikki mielivät minut vain Toyota-mieheksi, mutta se ei pidä paikkaansa. Kyllähän täältä pajasta lähtee auto kuin auto. Toinen juttu on, että yleisen luokan kuskit ovat selkeä enemmistö. Juniorit ovat aivan yhtä tervetulleita kuin yleisen luokan kuskitkin.

Yllätysjuhlat

Eräänä huhtikuun lauantaina vietettiin Speed Factoryn 1-vuotis-synttäreitä rapiat neljä kuukautta myöhässä. Paikalle oli kutsuttu Speed Factoryn virittämällä koneilla ajavia sekä heidän karttureitaan että muita yhteistyötahoja. Ainoa, jota ei ollut kutsuttu oli itse sankari Pasi Laukkanen. Eikä hän edes tiennyt koko synttäreistä. Oli siinä viritysvirtuosin naama pitkänä, kun astui Mäntyniemen lomakeskuksen saliin suoraan työpaikaltaan tuotuna veljensä Jarin toimesta. Pasi luuli Jarin peitetarinan mukaan olevansa menossa katsastamaan kesämökkkiä.

Ja meillä kaikilla oli siellä niin mukavaa....



Mestareita naurattaa, eikä syyttä. Speed Factoryn kylpi viime vuonna menestyksessä. Toni Kuhanen (vas.) voitti F-Cupin ja Tero Røyhkiö (kesk.) oli puolestaan vuoden vetomies. Pasi Laukkanen muistettiin monin eri tavoin 1-vuotis synttäreillä.

Kuva: Antero Sirviö

Teknisiä osia autourheilijoille

Uusi toimija on tullut mukaan autourheilutarvikkeiden ja -osien myyntiin. Kyse on EKG Racingista, joka myy tuotteitaan netin kautta halki Suomen. Helsingissä on oma toimitila, josta tuotteita myydään kahtena päivänä viikossa.

Uuden yrityksen nimi jää mieleen. Heikki Perälä ja Max Eskman vastaavat kysymykseen siitä, mistä firman "sydäminen" nimi periytyy?

- Kun nimi piti keksiä, jäi EKG Racing mieleemme monista vaihtoehtoista, ytimekäs ja toivottavasti myös muille helposti muistettava. Ja voihan filosofisesti sanoa, että, käyrä (EKG) kuvaa ylä ja alamäkiä. Sekä yleensä jatkuvaa liikettä, ja koko sydämellä mukana olemista.

Heikki Perälä on monien tuntema autourheilutarvikkeiden veteraani. Viimeksi hän työskenteli Autoracingissa 14 vuotta. Max Eskman oli 5 vuotta autotarvikkeita myyvässä tukkuliikkeessä tuotepäällikkönä. Sitten hän siirtyi samalle työmaalle Heikin kanssa viideksi vuodeksi.

Onko yrittäjillä sitten omaa autourheiluhistoriaa?

-Olemme olleet vain kyydissä nauttimassa. Mutta jos mahdollisuus tulee niin mikä ettei.

Alkuvaiheessa yritys keskittyi niin sanottuihin tekniseen osiin. Tarjolla ovat Grayston: pultit, mutterit, katkaisijat, ilmanpainemittarit, levikepalat jne. Goodridge: jarru sekä polttoaine, ns.lentokone liittimet ja letkut. Castrol: Jarru- ja moottoriöljyt. Wilwood: jarrusylinterit, hydrauliset käsijarrut, paineenrajoittimet. K&N: pestävät klassikko suodattimet. FSE: polttoainepumput ja säätimet, liukusokat ja liittimet.

Autogauge, Trisco: Mittarit ja mittarikelot. Thermo tech, lämpöeristenauha.

Onko tarkoitus pysyä jatkossakin pelkästään tekniikkapuolella, eli

miten ajovarusteiden yms. kanssa.

-Juuri tämän lehden ilmestymisen aikaan, olemme saaneet ensimmäisen lähetyksen Sparcon tuotteita. Mutta alkuun on tarkoitus kasvaa nimenomaan lisäämällä teknistä osaa, kuten alustan osia.

Jatkossa perusvarusteet kuuluvat valikoimimme.

Heikki Perälä ja Max Eskman kertovat, että netissä olevat yrityksen aukioloajat ovat ns. varmvoja

aikoja. -Yleensä olemme päivittäin paikalla. Laajempiin aukioloaikoihin siirtyminen on tavoitteemme. Noudot onnistuvat lähes aina, mutta on hyvä soittaa ennen paikalle tuloa aukioloaikojen ulkopuolella.

Kilpailu markkinoilla on kovaa. Mitä pidätte vahvuutenanne?

-Niitä ovat joustavuus, laaja kokemus sekä kilpailukykyiset hinnat matalien kiinteiden kulujen ansiosta.



Heikki Perälä (vasemmalla) ja Max Eskman pyörittävät EKG Racingia.

RALLIN SM-UUTISIA

Rengasrajoitukset voimaan jo 2008

AKK-Motorsport on päättänyt rajoittaa rallin SM-sarjoissa käytettävien rallirenkaiden määrää kauden 2008 alusta lukien seuraavasti: rallissa enintään 90 erikoiskoelometriä 6 kpl rallirenkaita, 90-120 EK-km 8 kpl, 120-150 EK-km 10 kpl, 150-180 EK-km 12 kpl jne.

Välimäki testaa toukokuussa

Ralli SM -sarjassa Ryhmä A:n sekä Aasian-Tyynenmeren rallisarjan johdossa ajava Jussi Välimäki ajaa toukokuussa kehitystestiä SM-sarjassa käyttämällään A-ryhmän Mitsubishi Lancer Evolution VII -ralliautolla sekä pitää huolta yhteistyökumppaneistaan, joita Jussi timeineen edustaa mm. messuilla sekä erilaisissa yritystapahtumissa.

- Toukokuun lopussa matkaamme Australiaan ajamaan Aasian-Tyynenmeren rallisarjaa, josta palattuamme edessä on SM-sarjan kesäkauden avaus Keravalla. Kiirettä pitää, Jussi toteaa.

Hiltusen Focus WRC kunnossa...

Ralli SM -sarjan kesäkauden avauksessa nähdään useampia WRC-autoja, kun mm. Jukka Hiltunen tuo viivalle Ford Focus RS WRC'02:n. Hiltusen talvikausi oli epäonninen. Arctic Lapland Rallyn testeissä petti voimansiirto, jolloin talven kaksi avausrallia jäi ajamatta. Talvikauden kolmas ja viimeinen osakilpailu SM Peurunkaralli peruuntui viime hetkellä työkiireiden takia. Nyt Hiltusen Ford on koria ja sähköjä lukuun ottamatta täysin uudelleenrakennettu ja auton tekniikka on myös nollattu.

...kuten on myös Vihavaisen Focus WRC

Myös Mäntyharjun Ari Vihavaisen Ford Focus WRC on iskukunnossa. Talven kaksi ensimmäistä SM-osakilpailua jäivät Arilta väliin osatoimitusten viivästymisten takia ja talven viimeinen SM-ralli sairastumisen vuoksi. Keravalla Ari nähdään entistä ehomman WRC-autonsa ratissa.

- Ennen kesän SM-avusta olisi tarkoitus ajaa testimielessä yksi kansallinen ralli, Vihavainen suunnittelee.