



DRAGARTISTEN

Kari Kaldahl er landets eneste sosionom som er ekspert på preparing til dragrace. Søndag går sesongens finaleløp på Gardermoen.

TEKST KARL EIRIK HAUG

– **PELL DERE VEKK**, gå bak tribunegjerdet! Det gjelder også dere journalister. Bare Kari får bli her på startbanen.

Vakter roper i skogkanten ved Norges hovedflyplass. En ambulanse står. I en tegneserieaktig farkost med tusenvis av hestekrefter, sitter piloten, Sverre Kahrs. Samboeren Kari Kaldahl fjerner sikringer på fallskjerm og brannslukkere, og vinker farvel.

Er det oppskytnings av en hobbysatellitt? Romferge? En ureglementert takeoff med Concorde? Regjeringsjetfly med Jonas Gahr Støre?

SVIDD GUMMI. Kjøretøyet gjør først en oppvisning, en real burnout som varmer opp dekkene og røyklegger startplassen. Det er igjen tid for dragrace på en

nedlagt flystripe kalt Gardermoen Raceway.

Kari Kaldahl er profesjonell preparatør av biler for Norges mest risikofylte motorsport, og sjekker mer

DRAGRACING

KONKURRANSELØP på 402 meter (Quarter mile).

ALT fra amatørklasser til Top Fuel/ProMod krever millionbudsjett.

GARDERMOEN Raceway regnes internasjonalt som legendarisk rekordbane.

Lisenskurs for kjøring avholdes i mai 2011.

NM i Dragracing finaleløp 4. og 5. September

Norsk Dragracing hjemmeside: Ndrgr.no

NM i Dragracing finaleløp 4. og 5. September.

LISENSKURS for kjøring avholdes i mai 2011.

NORSK DRAGRACING hjemmeside: Ndrgr.no

enn 25 sikkerhetspunkter før kjøretøyet kan starte. Dragrace slekter absolutt på definisjonen «menn i kvinneklær» – dette er en rakett, utkledd som bil. Mange tusen hestekrefter skal forsere 402 meter (opprikelig en kvart engelsk mil) raskest mulig, gjerne før noen kan telle til tre.

Kaldahl, som er utdannet sosionom og bilmekaniker, jobbet som sosionom på Bredtveit kvinnefengsel, før hun valgte motorsport for over femten år siden. Hun er også medeier og administrerende direktør i Cars AS, landets eneste bedrift som både restaurerer, tuner og selger muskelbiler på petimeternivå, med solid kundetilfang fra finansverdenen.

Bakken rister. Luften drønner. Nær 10.000 tilskuere får bakoversveis. Deretter er spetakkelet over like »



BILDETEKST. Bildetekst.

BEGGE FOTO: PRIVAT

*her kommer sitat her kommer sitat her kommer sitat her kommer sitat
her kommer sitat her kommer sitat her kommer sitat*

» raskt som det startet. Resultatene vises på en stor-skjerm. Ingen rekord, men langt bedre enn gjennomsnittet.

Neste teams bil skyves av tre karer mot startstreken. Den også i hjemmedesignet plastmateriale, en karikatur av en Dodge. Eller skal det forestille en Chevrolet?

KORTVARIG FARTSGLEDE. Fire dragløp avholdes ved Gardermoen hver sommer. Denne helgen går sesongens siste.

– Nordmenn generelt bryr seg fortsatt lite om sporten. Den er likevel et alternativ for dem som ikke føler seg særlig hjemme i Formel 1-kulturen, sier Kaldahl, og mener det finnes klasser for enhver lommebok.

– I USA er bare baseball mer populært enn dragrace, hevder hun.

Knapt noen Louis Vuitton-vesker er å se. Eneste stæsj er gule ørepropper, sponset av en støtdemperleverandør. Etter at et tyvetall kjøretøy har kjørt den korte strekningen, serveres mer øl enn champagne.

Når Kari Kaldahls samboer Sverre ikke kjører konkurranser, overtar kameraten og tv-personligheten Asgeir Borgemoen rattet.

– Fortsatt evner jeg ikke å fylle lystgass på mine egne flasker når vi kjører løp. Det må Kari gjøre for meg, forteller Borgemoen.

– Under line up, der du venter i kø før kjøring, koker det rimelig bra i hodet. Adrenalinene renner. Det er mange rutiner og detaljer som skal ordnes i et fast mønster utenfor bilen, som jeg ikke har kontroll på

når jeg sitter fastspent i selen. Disse detaljene bekymrer og stresser meg alltid, men aldri når Kari er der. Hun har full kontroll.

Kari Kaldahls motorinteresse er medfødt. En traktor og andre maskiner trengte omsorg på oppvekstens gårdsbruk i Namdalen i Nord-Trøndelag.

– Jeg er heldig som har en far som ikke gjorde særlig forskjell på gutter og jenter.

Motorkunnskapene økte i tenårene via moped, og interessen for amerikanske muskelbiler kom i 18–20 års alderen – med en spesiell dragning mot Chevrolet Corvette. Samboeren Sverre Kahrs tilførte engasjement i motorsport, fortrinnsvis dragracing. I løps-sesongene fra 1995 til 2006 var Kari Kaldahl eneste mannskap på Kahrs' team. I første omgang som assistent, med grundig opplæring i clutch, lystgasssystemer og fallskjermbruk, senere også på motor.

– Mangel på kvalifiserte folk gjorde min overgang fra «lærling» til selvstendige oppgaver ganske brå. Senere er det blitt noe enklere å få tak i arbeidsvillig ungdom som kan motor.

Grunnet flytting av deres felles bedrift – kombinert verksted og butikk for amerikanske muskelbiler og dragracekjøretøy – fra Oslo til Drøbak, har sesongen 2010 gått uten aktiv deltagelse fra samboerparet. Men til neste år vil duoen være tilbake for å svi mer gummi.

DEKSTILLING. Karis sjekkliste før start er lang: Hjulbolter, bakkeklaring, wheelie-bars (støttehjul

bak, som hindrer bilen fra å velte bakover ved steiling etter start), lading (mengde av lystgass i motor), innebygd fallskjerm og brannslukkere.

Mellom hver eneste kjøring kreves også ventiljustering, kompresjonstest, måling av slitasje på clutch og girkasse, som begge må tåle hard påkjenning. Dekktrykk etterkontrolleres en rekke ganger på vei til startområdet. Lystgasstrykket må også være helt korrekt.

– I tillegg er det store forskjeller på dekket ved de fleste EM-baner: Gardermoen Raceway i Norge, Mantorp Park i Sverige, Alastaro i Finland, Hockenheim i Tyskland, Santa Pod i England. Svingninger i lufttemperaturer innvirker også. Det er med andre ord mange grunner til at jeg løper travelt rundt bilen med verktøy, mens Sverre dyttes frem til start, forteller Kaldahl.

TRYGG TRAFIKK. Ved siden av salg og pleie av biler med mer muskler enn karosseri, tilbyr de også føreropplæring til folk som er nysgjerrige på dragrace. En sport hvis miljøprofil gjør dens fremtid noe uavklart.

– Dragrace støyer, bråker og bruker mye drivstoff. Samtidig varer det bare noen sekunder og arrangementene er få, i hvert fall i Europa. Det hele foregår i kontrollerte og trivelige former, og ulykker oppstår sjelden, mener Kaldahl.

– Vi blir glade hver gang vi ser nye fjes blant publikum.