

Nastaa

Suomalaiset ovat hallinneet vuosikymmeniä maailman rallipolkuja. Englannissa tallipäälliköiden kerrotaan hokevan: "If you want to win, you need a Finn". Monte Carlon rallissa piti aikanaan diskata koko kärkikolmikko, jotta saatiin muu kuin suomalainen voittajaksi.

Ei ole oikein kyetty selvittämään, miksi meikäläiset pärjäävät rallihommissa. Suomessa ei valmisteta autoja, mitä nyt vähän kootaan toisten prässäämistä pelleistä. Kommunikointikykyymekin on vähän sitä sun tätä. Miksi siis?

Väitetään, että se johtuu huonoista teistä ja keleistä sekä vielä ikälopuista autoista. Sanotaan myös, että pikkuskidit saavat ajaa traktoria heti, kun jaksavat painaa kytkimen pohjaan. Ja sitten että mukamas teilläämme saa hurjastella ja harjoitella vapaasti.

Itse uskon teoriaan, että Suomessa on järjestetty poikkeuksellisen hyvin juniorien ja aloittelevien kuskien kilpailutoiminta. Löytyy aina sopivan tasoisia kilpasarjoja, joissa pystyy osoittamaan ajotaitonsa. Sieltä agentit sitten poimivat lupaavimmat ratinvääntäjät talleihinsa.

Moottoriurheilu on monasti myös kiinni materiaaleista, eritoten teräksistä. Uusia ratkaisuja kokeillaan ensin kilparadoilla. Ne koskettavat Fundiaakin. Puutun tässä nyt vain yhteen pikkunippeliin nimittäin nastaan.

Valtaosa suomalaisista köröttelee talvisin nastarenkailla. Suomessa toimi aikanaan kaksi kovaa nastantekijää, Kometa ja Tikka. Molemmat merkit elävät edelleen Tikka-Nastat Oy:n tuotteina.

Nastabisnes voi vähän huonosti, koska valtion rahat eivät riitä teiden paikkaamiseen. Meikin toimitimme aikanaan paljon pehmeää lankaa tavallisten nastojen rungoiksi, joihin kovametallinupit kiinnitettiin. Nykyään valtaosa henkilöauton nastojen rungoista tehdään alumiiniseoksista tai kuituvahvisteisista materiaaleista, joten me jäämme siitä hommasta pihalle.

Kilpanastat ovat eri maata. En käsittele tässä ollenkaan jääspeedway-pyörien pitkiä piikkejä, vaan autojen ja moottoripyörien tavallisia kilpanastoja.

Kilpanastojen rungot tehdään teräksestä sorvaamalla, koska ne ovat muodoltaan monimutkaisia. Tyssäys ei oikein toimi. Luulen kyllä, ettei ole oikein vakavasti yritettykään, koska sarjat jäävät pieniksi. Kilpakuskit eivät yleensä kysele hintoja. Tuotteen pitää vaan toimia, jos mieli voittaa.

Kilpanastat sorvataan nykyisin pääasiassa lyijyseosteisesta keskihiilisestä automaattiteräksestä, jollainen voidaan karkaista kovaksi. Nastojen lastuava työstö on niin merkittävä ja aikaa vievä työvaihe, että se ratkaisee tykkäänään terästyypin. Automaattiteräs ei tietenkään vedä vertaa sitkeälle nuorrutusteräkselle, mutta hyvin suunnitellut nastojen rungot kyllä kestävät. Kovametallipalojen juottaminen vaatii myös tietoa ja taitoa.

Tavallisen autonrenkaan nastat vaan survaistaan reikiinsä kevyehköllä paineilmatyökälulla. Kilpanastat eivät renkaassa kuitenkaan sinällään pysyisi. Ne liimataan kumiin. Reiän pohjalle valutetaan vähän erikoisliimaa, jonka avulla nasta kiinnittyy. Sitten pysyy kiinni Bossenkin käsittelyssä.

Kilpanastojen asentamiseen liittyy myös omat pulmansa. Nastan läpimitta suhteessa kumin reikään on paljon suurempi kuin tavallisessa autonrenkaassa. Paineilmatyökalun ohuet kärjet joutuvat uskomattoman koville levittäessään kumireiän riittävän suureksi. Ja sitten kovan nastan survaisu voimalla työkalun läpi leikkaa ja hioo työkalun sisäpintaa. Siis samassa ohuessa kielessä pitää löytyä huippusitkeyttä ja timantinkovuutta. Siinäpä haastetta, mutta teräksemme näyttäisi selviytyvän.

Olen sattumoisin keskustellut nasta-asioista pienen suomalaisen firman, Kisarengas Oy:n omistajan kanssa ja pyrkinyt auttamaan siinä missä kykenen. Ehkä näin mekin voimme antaa pienen lisäpotkun suomalaisille huippukuskeille.

pajen