



A-finaalin lähtö !

Mestari kaudella '97. Onneksi olkoon Kimmo !

Syndicate DTM -kisaraja jatkuu talvella katkeamattomana mattosarjana, johon sisältyy myös viisi sarjakilpailua kuten ulkosarjaankin. Talvisar-

jan '96-'97 mestari on Ville Lahtinen, jolla on vastassa tänä vuonna kova vastus. Lisätiedot sarjasta voit kysyä Power Racingista.

PS. Suomesta on lähdössä noin viiden kisaaajan iskuryhmä Saksan Keil

DTM -sarjan päätöskilpailuun. Kisa-tiimiin lähtee mukaan Syndicate DTM:män huippunimiä mukaan luki-en Kimmo Salon ja tarkoitus on pistää viime vuonna samaisessa kisassa saavutettua kakkossijaa vielä hieman paremmaksi? Syndicate DTM -kisarajan 'esikuva', Keil DTM, jota ajetaan Saksassa, on säännöiltään kotoista DTM:mää vieläkin tiukempi. Syndicate DTM aloitettiin alunperin täsmälleen samoilla säännöillä kuin millä Saksassa ajetaan, mutta Suomessa päädyttiin autojen kannalta hieman väljempiin sääntöihin, koska harrastajakantaa ei Suomessa ole määrätömästi. Saksassa sallittuja automalleja on vain muutama ja sarja on Saksan suurin pienoisautokisaluokka. Vuositaitain kisaajia Keil DTM:ssä on noin 1000. Saa nähdä kuinka suomalaispoikain käy -pysy kuulolla ja pidä RC Racer lähetyvilläsi !

SLOTMAN

Teksti Kimmo Rautama

Kuvat Juha Yli-Sipola & Rolf Lundberg

US Nationals 1997 - Suomipoika kovassa kyhdissä...

Yhdysvaltain mestaruuskilpailut ovat varmasti ura-autoilun kovatasoisimmat kilpailut MM-kilpailujen ohella. Varsinkin siipiluokkien kuninkuusluokan G7-24:n Pro-kilpailu on hurjaa menoa, ovathan suurin osa osallistujista ammattilaisia, osin kokopäiväisiä, osin teamien sponsoroimia yksityiskuljettajia. Amerikassa avoin luokka ajetaan kahtena: ammattilaisten Pro ja harrastelijoiden Semi-Pro. Euroopasta osallistuu kymmenkunta kuljettajaa säännöllisesti tähän kovaan taistoon. Tänä vuonna kilpailut pidettiin Manchesterissa, New Hampshiren osavaltiossa noin tunnin matkan päässä Bostonista.



Finaali vauhdissa.

Suomen joukkueeseen kuului tänä vuonna vain kaksi kuljettajaa, Juha Yli-Sipola ja Kimmo Rautama. Matka oli myös osin lomailua, vietimme viikonlopun New Yorkin ihmeitä katsellen... ja matkalaukkujamme odotellen. Niinpä niin, tämä alkaa jo muodostua tavaksi näillä Atlantin ylityslennoilla... No, onneksi lentoyh-

tiöt hoitivat homman kotiin lievää voimakkaamman painostuksen jälkeen.

Kilpailupaikkana hotelli

Kilpailupaikkana oli paikallisen Holiday Innin suuri konferenssitila, jo-

hon oli rahdattu peräti kaksi rataa, toisella ajettaisiin suurin osa luokista, toisella kaksi luokkaa. Tämä järjestely antoi hieman tavallista paremman harjoittelumahdollisuuden, olihan varsinainen kilparata hieman vapaampi kuin ennen. Kaikesta huolimatta harjoituksiin päästiin vasta yömyöhällä päivän kilpailujen päätyttyä. Onneksi tiesimme tämän entuudestaan ja saavuimmekin paikalle jo maanantaina. Tiistaina ajettaisiin lämmittelykilpailu ja päälähtömme olisi sunnuntaina, joten välissä olisi hyvää aikaa hie-roa kalusto kuntoon.

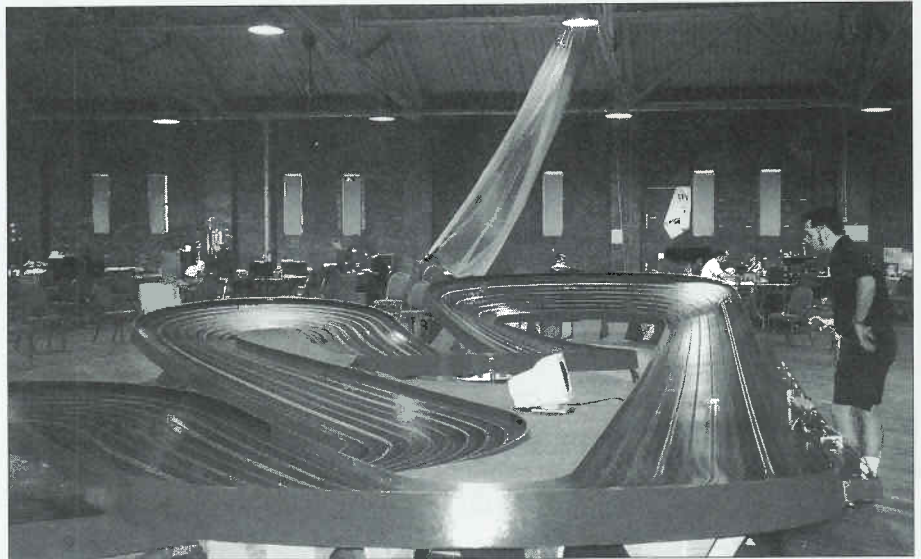


Euroopasta oli saapunut lähes koko parhaimmisto, niin Itävallasta, Ruotsista, Slovakiasta, Belgiasta kuin Saksastakin oli meidän lisäksi tullut osallistujia. Muita vierasmaalaisia oli Brasiliasta, Japanista ja Kanadasta.

Harjoituksissa saimme jo huomata, että ison veden takana laji kulkee eri suuntaan kuin meillä. Siellä radat ovat säännöllisesti nopeampia ja helpompia, joten autojen ajettavuuden merkitys vähenee ja moottorien merkitys lisääntyy. Omat moottorimme eivät oikein vakuuttaneet niissä olosuhteissa, niiden kestävyys oli ääri rajoilla. Totesimme kuitenkin tyytyväisinä, että ennakkotiedot olivat pitäneet paikkansa normaalisti käyttämämme autot olivat ajo-ominaisuuksiltaan parhaat mahdolliset joten ainoa huolenaiheemme olisivat moottorit ja renkaat.

Tiistai: Warm-up

Lämmittelykilpailun aika-ajo paljasti jo meille sen minkä olimme arvanneetkin: tiimikuskeilla on tiimimoottorit! Niinpä saatoimme vain katsella kuinka yksi toisensa jälkeen ajoi kovempaa kuin me. Omat automme ovat sentään Euroopassa olleet lähes lyö-



Kilpailurata, 47 m. pitkä Ogilvie King. Huomaa tajuttoman kalteva deadman ja suoran alku. Verho kallistetun kaarteen yläpuolella on muovia, katto kun rupesi vuotamaan kesken kilpailun.

mättömiä, erityisesti ajo-ominaisuuksien ansiosta. Nyt ajo-ominaisuudet eivät kuitenkaan paljoa painaneet. Nopeusongelman ydin piilee kehityksen eri suunnissa, omat automme on rakennettu kestävämmän, Amerikassa ne taas pitää optimoida kulkemaan kovaa. Omat aika-ajomoottorimme olivat ennakoiltaan säännöllisesti 5-8° liian alhaisia. Aika-ajossa voittaja Kofordin Mike Swiss ajoi tällä radalla jo varsin tavanomaiseksi muodostuneen ajan 1.74 ja rapiat. Itse pääsimme 1.9 sekunnin tuntumaan, Kimmo 1.86 ja Juha 1.91.

Itse kilpailumme alkoi neljännesfinaaleista, joihin Kimmon osalta kisa myös jäi. Rataan kehittynyt kova pito aiheutti liikkeellelähtövaikeuksia, ja ulosajot koituivat kohtalokkaiksi. Juhan osalta semiin pääsy oli helppoa, mutta siellä moottorit, jotka olikin valittu sieltä huonoimmasta päästä, pettivät hänet ja finaali jäi haaveeksi. Kaikenkaikkiaan lämmittelykisa teki kuitenkin tehtävänsä ja saimme testattua sen mitä pitikin, eli moottorikombinaatiot joita käyttäisimme kisassa alkoivat valjeta. Kilpailun voittoon ajoi lopulta Parman tiimikuski Paul Ciccarello, joka on voittanut useimmat kilpailut viimeisen kahden vuoden aikana. Hän tuntuu olevan lyömätön mikäli kalusto kestää. Nyt se petti parikymmentä sekuntia ennen loppua, juuri kun hänen piti ylittää maaginen 1000 kierroksen raja... nyt tulos jäi 998:aan.

Seuraavat neljä päivää menivätkin melkein täysitehoisesti mekkauksen merkeissä lukuunottamatta yhtä turistipäivää. Lähes kaikki moottorit piti rakentaa uudelleen, osa siksi että niillä oli ajettu lämmittelykisassa, osa siksi että ne eivät soveltuneet kisaolosuhteisiin. Paikalla oli sorvaaja, joka kunnosti kaikille ankkurit sopivaa korvausta vastaan.

Juha suoritti hieman ostoksia, hankkien muutaman 18t24.5 ankkurin, joiden piti sopia radalle paremmin kuin normaali kalustomme. Kimmolla oli kyseisen kaltaisia ankkureita joiden hän totesi olleen yhtä huonoja kuin muutkin ankkurit. Hän taas keskittyi auton keventämiseen, sekä kehittämään keinot miten liikkeellelähtöongelmista pääsisi eroon.

Kilpailua edeltävänä yönä saimmekin hieman valvoa, kun hotellissa erään kerroksen sprinklerit olivat lauenneet ja vesi lainehti lattioilla. Onneksi meidän kerroksemme oli ylempänä eivätkä ongelmat ylettäneet sinne, tosin se ei varmasti lohduttanut eräitä kilpailijoita jotka joutuivat evakkoon huoneistaan... Vihdoin kolmen jälkeen aamulla palomiehet poistuivat ja pääsimme huoneisiimme.

Sunnuntai: Pro Gp.7

Itse kilpailu käynnistyi odotetulla aika-ajolla, mutta se oli tuottava suuren pettymyksen, molemmat suomi-

pojat joutuivat tyytymään alkueräpaikkoihin. Neljännesfinaalipaikkaan olisi tarvittu 1.8 sekunnin alitus, kun suomalaiset pystyivät vain samoihin aikoihin kuin lämmittelykisassakin. Kimmo 1.86 ja Juha 1.91. Aika-ajon nopein oli Kofordin Kerry Champion-mies joka hoiti koko viikon ankkureiden huoltoa. Tasapaino lienee siis ollut kohdallaan... Jälkeenpäin saimme kuulla, että hän oli käyttänyt 9/38 välytystä, mikä on huomattavasti normaalia pidempi. Rata oli kuitenkin niin nopea että se oli mahdollista, eipä vain tullut mieleen. Aina oppii uutta.

Alkuerien alkaessa saimme kuulla masentavan uutisen, ajaisimme samassa erässä. Amerikkalaisella systeemillä se tarkoittaa sitä, että mikäli pääsisimme jatkoon, ajaisimme koko ajan samassa erässä. Niinpä saimme etsiä mekaanikot muualta. Onneksi kavereita löytyy maamme rajojen ulkopuoleltakin. Lisää masennusta aiheutti seikka, että hallitseva mestari ja tämän hetken paras kuski Paul Ciccarello ajaisi samassa erässä. Myös legendaarinen Jon Laster tulisi kanssamme samaan erään. Erä oli lopulta kuitenkin kannaltamme helppo, kaikki edellä mainitut nousivat varsin selvällä marginaalilla. Lämmittelykisassa havaitut ongelmat tuntuivat poistuneen, autot lähtivät hyvin liikkeelle ja moottoritkin tuntuivat pirteiltä.

Neljännesfinaaliin saisimme seuraksi myös hallitsevan maailmanmestarin Slovakian Vlado Okalin, Kofordin Lee Robertsin- joka oli edellisvuoden finalisteja, tosin lämmittelykisassa hän oli melko vaisu. Siis kovaa pitäisi ajaa jos jatkoon haluaisi. Erä oli kolareiden leimaama, mikä antoi viitteitä siitä, että varmalla ajolla selviäisi jatkoon. Näin myös kävi. Ciccarello, Juha, Okali ja Kimmo menivät semiin muiden kolaroidessa itsensä jatkosta.

Neljännesfinaalit tarjosivat paljon yllätyksiä. Mm. maailman ehkä kaikkien aikojen paras siipiautoilija, Alphan Paul Pfeiffer, putosi jatkosta poltettuaan moottorinsa noin minuutti ennen loppua. Hän oli tehnyt vakuuttavan nousun jatkopaikan tuntumaan poltettuaan myös erän alussa, mutta se ei siis kuitenkaan riittänyt. Myös eräs ennakkosuosikeista, itse Stuart

Koford, putosi semeistä. Amerikkalainen systeemi on raaka, ja tällaisia yllätyksiä pääsee tapahtumaan pienekin epäonnen seurauksena.

Semifinaalia ennen arvioimme mahdollisuuksiamme. Ciccarello oli ”varma” jatkoonmenijä, ja sellaisena saattoi pitää myös Kofordin ykköskuskia Mike Swissia. Myös Okali olisi jatkossa jos mitään yllätyksiä ei tulisi. Viimeinen jatkopaikka ratkaistaisiin siis meidän kahden kesken, näin olimme laskeneet. Lopuista, John Kaptopisin ja Brazilian Jae Youngin ei pitäisi olla huippumiehiä, Ralph Morella voisi kuitenkin sotkea laskelmia. Sitten mentiin kovaa. Ciccarello otti heti ohjat käsiinsä, ja muut seurasivat. Juha ja Kimmo roikkuivat mukavasti neljän joukossa, kunnes Juhan moottori irtosi ikävästi kolarissa ja hän putosi nopeasta korjauksesta huolimatta kuudenneksi kolmannen hiitin jälkeen. Kimmon kannalta tilanne näytti hyvältä, varsinkin kun monet kolaroivat ja erot alkoivat kasvaa. Mutta mutta. Reunauralla muutaman kolarin seurauksena korin etukiinnikkeet repesivät ja autosta tuli lähes ajokelvoton. Yhtäkkiä tilanne olikin, että kovan kirin ottanut Juha oli noussut neljänneksi ja Kimmo oli pudonnut seitsemänneksi. Lopulta Ciccarello vei erän, Swiss oli odotetusti kakkonen, Okali kolmas ja Juha neljäs. Kimmo nousi lopulta viidenneksi, tosin se oli laiha lohtu finaali paikan mentyä. Toisesta semistä finaaliin menivät legendaarinen P.A. Watson, Paul ”Beuford” Pedersen, Brazilian Gugu Bernardino ja Rich DeMondo. Yllättäen Saksan Mario Schöne putosi finaalista, olihan hän yksi voittajasuosikeista.

Finaalista odotettiin todella nopeaa, olihan jo lämmittelykisassa menty kovaa. Juha oli varsin huolissaan moottoreistaan, olivathan molemmat suomalaiset uhranneet parhaat moottorit jo alemmissa erissä jatkopaikan varmistamiseksi. Moottoreita oli kuitenkin riittävästi kun Kimmollakin oli vielä muutama jäljellä, ja vaikka kavereita tulikin tarjoamaan moottoreita lainaksi, ei Juha viime vuoden vahingosta viisastuneena kuitenkaan niitä halunnut. Viime vuonna hän nimittäin oli toisella sijalla finaalin

puolivälissä, kunnes laittoi autoon lainamoottoreita ja ne olivat niin huonoja vaikka huippukuskeilta olivatkin, että hän lopulta putosi kuudenneksi.

Finaali oli paha pettymys heti alusta. Kolarit seurasivat toistaan ja tuloksissa jäätiin kauas normaaleista. Finaaliin oli selviytynyt pari kuljettajaa, joiden hermot ilmeisesti pettivät tärkeässä paikassa ja he aiheuttivat lukuisia kolareita. Osasyynä voitaneen myös pitää heidän käyttämäänsä alumiinirunkoja, jotka muutaman tällin saatuaan alkavat menettää ajettavuuttaan. Tässä kisassa pärjäisivät ne, jotka eivät yrittäisi ajaa liian kovaa ja joilla auto kestäisi höykytyksen. Juha oli alussa aivan kärjen tuntumassa, mutta koko ajan ero tallikusien ja Juhan moottoreissa oli selvä, vauhtia olisi saanut olla enemmän. Juha oli kärkitaistelussa vielä hyvin mukana, kunnes finaalin puolivälissä (n. 20 min kohdalla) paloi moottori kesken ajon. Vaihto pudotti hänet viidennelle sijalle. Ciccarello kohtasi myös vaikeuksia, hänen autonsa ei yht’äkkiä kolarin seurauksena enää kääntynyt kunnolla ja hän joutui korjaamaan, tosin vain noin kymmenen kierroksen (20 s) ajan. Sen jälkeen häntä ei enää kukaan tavoittanutkaan. Juhan ongelmat syvenivät kun häneltäkin repesi korin etukiinnike. Vielä yksi moottori sanoi sopimuksen irti ennen kuin finaali oli pakettissa. Savun hälvettyä todettiin Ciccarellon voitaneen, ja toiseksi ajoi Swiss. Kolmas sija meni myös Kofordin talliin Paul Pedersenille. Parhaana eurooppalaisena oli Okali neljäntenä. Juhan sijoitus jäi lopulta seitsemänneksi, mutta hän oli siihen varsin tyytyväinen, olihan kalusto-ongelma vauvannut koko ajan ja finaali paikka oli muutenkin asetettu tavoite.

Olosuhteita on helppo syyttää, eikä selittely ole välttämättä järkevää. Kuitenkin on selvästi todettava lajin kehityksen olevan menossa ison veden takana eri suuntaan kuin Euroopassa. Nähtäväksi jää, onko suuntaus siirtymässä myös Eurooppaan uusien ratojen myötä.

