

ISRA MM 1997 MM-mitali Suomeen!

Teksti Kimmo Rautama Kuvat Einari Fyhr

Vuoden viimeinen suurtaapahtuma, ISRA MM (International SlotRacing Association), pidettiin 17.-26.10. Southamptonissa, Englannissa. Kilpailuluokkina oli sekä 1/24- että 1/32-mittakaavojen skaalaluokkia. Meillä Suomessa ajetaan vain 1/24-mittakaavassa, mutta ero ei loppujen lopuksi ole kovin suuri ja menestymismahdollisuudet ovat olemassa pienemmässäkin mittakaavassa.



Suomen joukkue muodostui tällä kertaa vain kahdesta kuljettajasta, Einari Fyhr ja Kimmo Rautama olivat jälleen ainoina puolustamassa maamme mainetta. Eikalla oli edellisvuodelta taskussa yksi mitali ja tukku muita hyviä sijoituksia, joten häneltä voitiin odottaa taaskin hyvää menestystä. Kimmon kisat eivät edellisenä vuonna menneet mitenkään ihmeellisesti, joten tavoitteena oli semisijoitukset.

...mutkia matkassa

Edellisvuosisista poiketen tänä vuonna oli sallittu kahden päivän vapaa harjoitus, joten se tietysti olisi tarpeen käyttää hyväksi. Suomessa kun ei oikein vielä ole tarpeeksi vaikeita ratoja, omamme ovat todellisia "speedwayratoja" kansainvälisiin skaalاراتoihin verrattuna. Kuten harjoitusta, kaipasimme myös aikaa testata uutta kalustoa, jonka testaaminen kotimaas-



Rata oli erittäin vaikea, sisältäen mm. kahdet S-mutkat ja inhottavan shikaanin sillan jälkeen.

sa oli kiireiden vuoksi jäänyt vähälle.

Molemmilla matkaan lähtijöillä meinasi aika loppua kesken valmistautumisessa, niinpä kuin yhteisestä sopimuksesta molemmat rakensivat autoja viimeiseen asti kotona, seurauksena oli että lähtöä edeltävä yö jäi kokonaan nukkumatta... Niinpä kumpikin tahollaan raahautui lauantai-aamuna lentokentälle, ja tarkoituksena oli saada hieman nukutuksi koneessa. No, eihän se tietenkään onnistunut, ja Lontoon kentällä olikin vähän hontelo olo kun juuri vuokratulla autolla piti lähteä ajamaan ja ikäänkuin muutenkin ei olisi ollut tarpeeksi kurjaa, tietenkin tien vasenta puolta!

...mutkat suoriksi?

Päivä tuntui olevan kuin noiduttu. Puolen tunnin matkanteon jälkeen havaitsimme melkein pitkäksi menneen ohitustilanteen aikana, että auton kaasuvaijeri oli hirttänyt noin 2/3-teholle... Siinäpä sitten ajelimme ikäänkuin cruise control päällä, aika hieman lujaa! Pähkäilyn jälkeen vedimme ensimmäiselle taukopaikalle ja sammutimme koslan ja soitimme vuokraamon hätänumeroon. Tunnin odottelun jälkeen korjaaja tuli ja korjasi ongelman... tai eipä sittenkään! Noin viiden minuutin ajon jälkeen to-

tesimme ongelman uusiutuneen. No, päätimme ajaa perille saakka sellaisenaan, jarruissahan ei ollut mitään vikaa. Ensimmäisten liikennevalojen hämöttäessä vedimme tien sivuun ja katsoimme mitä autolle olisi tehtävissä. Vanhan slottikuskin rautaisella ammattitaidolla korjasimme vaijerin, lasikuituteipillä! Tämä viritys toimiikin sitten monta päivää.

...perillä!

No, perille päästiin ja melkein hyvässä ajoin. Lopun päivää sitten treenasimmekin ajoa ja ensimmäisiä säätöjä ruvettiin jo myös hakemaan. Muuten kalusto tuntui ihan hyvältä, mutta saimme todeta, että pääluokkamme ES-24:n osalta saisimme ruveta rakentamaan uusia koreja - meillä ei itsellämme ollut sitä nimenomaista mallia valmiina, jonka lähes kaikki olivat todenneet parhaaksi. Rata itsessään vaikutti aluksi kohtuuttoman vaikealta, mutta muutaman tunnin jälkeen alkoi rytmi jo löytyä ja totesimme radan hurjan nopeaksi. Täällä kyllä jyvät ja akanat erottuivat. Valvottuamme 40 tuntia putkeen pääsimme vihdoin lepuuttamaan aivojamme hotellin rauhaan.

Sunnuntai meni autojen säätöjä hakiessa. Ajotuntuma oli jo aika hyvä, vain muutamilla urilla tuntui vielä

olevan ongelmia. Sekavuutta pahensi hieman se, että ajopaikat eivät olleet normaaliin tapaan urajärjestyksessä, vaan ikäänkuin keskeltä vääripäin käännettynä - reunaurat ajettiin keskeltä ja keskiurat reunasta! Tämä siksi, että reunaurilla olisi parempi näkyvyys joihinkin kaarteisiin. Rata oli skaalaradaksi varsin pitkä, 47 metriä ja kieltämättä sai olla tarkkana joidenkin kaukaisimpien mutkien kanssa. Olisi varmasti ollut hyötyä, mikäli olisimme olleet viime keväänä ajamassa radalla pidettyjä 12 ja 24 tunnin endurokilpailuja, kuten monet muut olivat olleet...

Kilpailijoita oli tullut 15:sta maasta: Iso-Britanniasta, Belgiasta, Ranskasta, Italiasta, Ruotsista, Suomesta, Saksasta, Tshekistä, Slovakiasta, Bulgariasta, Latviasta, Yhdysvalloista, Kanadasta, Etelä-Afrikasta ja Uudesta Seelannista. Yhdysvalloista oli ensimmäistä kertaa todella suuri joukkue, peräti kahdeksan kuljettajaa, kaikki tietysti tiimikuskeja. Valmistajista



Eurosport-24 MM-finaalin autot.

paikalla olivat Slick7, ProSlot, FastOnes, Betta ja Cahoz. Kilpailut olisivat kovatasoisimmat historiassa. Kaikenkaikkiaan paikalla oli yli 80 ajajaa, joista osa ajaisi vain yhden luokan. Järjestävän maan kiintiö oli vain 25 kuljettajaa, vaikka tulijoita olisi ollut varmaan 50.

Kilpailupaikka oli vuoden 1993 malliin ostoskeskuksessa, joka on kilpailupaikkana loistava. Radan vierestä ikkunasta näkyi paikallisen pursiseuran veneet merimaisemalla, ja noin kaksi metriä radasta oli lähin kahvila... Viereisessä baarissa saattoi

katsella kilpailua isolta videoscreeniltä ja näkyipä kilpailuista muutaman minuutin kooste valtakunnan TV-kanavallakin.

Tänä vuonna kaikki finaalit ajettiin 8x5 minuuttina, ja neljännesfinaaleja ei olisi, vaan alkuerien jälkeen ajettaisiin kolme semifinaalia.



Eurosport-24 finaalin kuskit.

Myös ennen joukkuekilpailuna ajettu Production 1/24 ajettaisiin henkilökohtaisena kisana, jossa kaikki ajaisivat 8x5 minuuttia.

...touring saloon

Maanantaina alkoivat sitten kilpailut.

NYT ON AIKA HANKKIA KAIKKIEN AIKOJEN PARHAAT JOULULAHJAT -VAIKKAPA ITSELLESI !!!

Yokomo YR-42 on edelleen markkinoiden ainoa 'rungan aktiivijousituksella' varustettu touring -auto, ja sen vuoksi myös voitokkain, nopein ja helpoin ajaa -kokeile itse!



Yokomo
YR-42
JOULU-
HINTAAN!

Tilaa lista uutuuksistamme sekä joulutarjouksistamme **heti!**

Power Racing Oy

KOIVIKONTIE 55 B, 04260 KERAVA
PUH: 09-2940500, 0500-666690
FAX: 09-25860155
E-MAIL: SYNDICAT@SCI.FI

Power Racing Oy kiittää kaikkia asiakkaitaan kuluneesta vuodesta sekä toivottaa onnea ja menestystä uudelle vuodelle '98!

Ensimmäisenä luokkana oli Production 1/24, joka Suomessa tullaan tunteemaan nimellä TS-24 (Touring Saloon). Ensi vuonna siis tätäkin luokkaa päästään "harjoittelemaan" kotimaassa. Tässä luokassa halutaan pitää kustannukset kurissa ja viritysaste alhaalla, ja niinpä kilpailussa sai käyttää vain järjestäjältä ostettua arvottua vakiomoottoria, samoin jokaiselle jaettiin kaksi paria merkittäviä rengaskertoja, jotka siis olivat ainoat sallitut renkaat. Moottori oli sinetöity ja sen avaaminen ei ollut sallittua. Ainoastaan hiilipaineita sai säätää ja moottorin sai ajaa kunnolla sisään.

Kilpailu aloitettiin karsinnalla, jossa ei ajettu parasta kierrosaikaa, vaan kukin kilpailija ajoi minuutin ja tulos huomioitiin. Einari ajoi varsin hyvän suorituksen, se riitti toiseksi parhaaseen (9. erä) erään. Kimmon suoritus meni penkin alle, kolme ulosajoa sijoitti hänet kolmanteen erään. Kisa sujui Kimmolta kuitenkin ihan toiseen malliin, tuloksena erävoitto ja senhetkiset pohjat, mutta moottorin ollessa keskimääräistä hitaampi ja kunnan vastuksen puuttuessa ei vauhti kuitenkaan riittänyt kuin kisan 19. sijaan. Eikka ajoi itsensä erässään kolmanneksi, ja näytti siltä että sijoitus jäisi viiden huonommalle puolelle. Viimeinen, ennakolta kovin erä, ei kuitenkaan lopulta kyennyt vastaamaan edellisen erän vauhtiin, lienevätkö yrittäneet ajaa liian kovaa, ja niin vain voittaja, Iso-Britannian James Cleave, löytyi Eikan erästä. Toiseksi sijoittui vain vajaan puoli kierrosta hävinneenä Etelä-Afrikan Gustav Heymann. Kilpailun luultu voittaja, Yhdysvaltain Paul Gawronski, hylättiin kuitenkin laittoman moottorinvaihdon johdosta. Jenkit olivat ilmeisesti lukeneet sääntökirjaa huolimattomasti... Niinpä Eikka nousi lopulta kolmanneksi ja näin oli MM-mitali varmistunut.

...formula 1

Että mitä? Aivan. 1/32-mittakaavassa ajetaan F1-luokkaa. Se onkin todellinen ajajan luokka, auton käyttäytymisen on muista luokista poikkeavaa, näitä autoja ei juuri ajeta sladissa!



Tämä johtuu sääntöjen vaatimasta pitkittäismoottorista (in-line), kun muissa luokissa on vain hieman viistot poikittaismoottorit (anglewinder). Autot menevät kyllä kovaa, mutta kolahtavat sitäkin kovemmin... Rakentamisen puolesta autot vaativat ehkä hieman enemmän tuotekehittelyä kuin mitä omamme ovat osakseen saaneet, joten menestystä ei oikein ollut lupa odottaa. Eikä sitä tullutkaan. Aika-ajossa sijoituimme noin porukan puoliväliin, sinne jonkin sijoille 30. Aika-ajon voitti Tshekin Horky ajalla 5.5s.

Alkuerät menivät sitten hieman paremmin kuten odotimme, tosin jatkoon pääsy oli kiven takana. Eikan tie nousi pystyyn, alkueräsijoitus 27. ja siis 31. tila kisassa (aika-ajon 4 parasta pääsivät suoraan semiin). Kimmonkaan ajo ei ollut parasta mahdollista ja tie näytti nousevan pystyyn, mutta viimeisessä alkuerässä yksi suosikki onnistui rikkomaan autonsa sopivasti ja viimeinen jatkopaikka (alkuerien 20. sija) tuli kuin tarjottimella. Joutuisimme siis tulemaan keski- viikkoamunakin aikaisin emmekä ehtisi nukkua univelkaa kiinni vieläkään... No, semi ei sitten oikein sujunut, väärä rengasvalinta (kovat) pudotti vauhtia vaikka Kimmon mielestä auto olikin parempi ajaa. Sijoitukseksi tuli lopulta 22. Voittoon ajoi kaikkien suureksi yllätykseksi Yhdysvaltain Paul Gawronski, joka siten sai varmasti balsamia haavoihinsa. Voitto oli siksi yllätys, että formulaa on pidetty esikuvansa mukaan eurooppalaisten temmellyskenttänä. Toiseksi nousi varsin antiikkisella autolla ajanut "ihmelapsi" Cleave, ja kolmas oli pitkään johtanut Recek, jonka voiton

vei renkaanvaihto vain viisi minuuttia ennen loppua.

...eurosport32

Toinen 1/32-luokka. Luokat ajetaan tässä järjestyksessä, koska näin seuraava luokka on aina nopeampi kuin edellinen, joten ajotaidot lisääntyvät koko ajan vauhdin kasvaessa. Yllättävää kyllä, mutta Eurosport 1/32-luokassa olemme menestyneet kaikkein parhaiten. Molemmat olivat finaalisissa 95, ja 96 Eikka sijoittui kolmanneksi. Niinpä sopi odottaa menestystä nytkin. Kaikista autoistamme olimme tyytyväisimpiä juuri näihin harjoituksissa. Eikalla oli kuitenkin vaikea ongelma: sekä uusi auto että viimevuotinen auto - jolla hän silloin ajoi paalulle - olivat iskussa ja valinta piti tehdä. Viimevuotinen oli superkevyt, ja siten kuluttaisi vähän rengasta ja olisi suureksi hyödyksi finaalisissa koska ei varmasti tarvitsisi suorittaa varikkopysähdystä renkaiden vaihtamiseksi (kv-säännöt kieltävät mekkamisen uranvaihtotauoilla). Uusi auto taas oli hieman helpompi ajaa, mutta nopeus oli sama. Lopulta hän päätyi uuteen autoon. Kimmo oli rakentanut vain uuden, mutta täysin eri tavalla kuin Eikka, autoon oli lisätty massa keskelle, mikä teki autosta paljon helpomman ajettavan, tosin lisäsi rengaskulutusta. Auto oli kuitenkin nopea.

Aika-ajoissa Kimmo ajoi varsin alkupäässä, ja hämmennys oli suuri kun nopean kierroksen jälkeen näyttöön ei ilmestynytäkään kierrosaikaa. Muutama muu kierros antoi kohtuullisen ajan jolla oltiin varsin korkealla. Kun seuraavana ajanut Tshekin

Jaroslav Recek, yksi suurimmista suosikeista, koki saman kohtalon, joutuivat järjestäjät toteamaan että kierroslaskentalaitteen viive oli asetettu liian korkealle (4.70s) ja siten kierrosajat olivat olleet liian nopeita! No, Kimmo ja Recek saivat uusia suorituksensa, ja Kimmo paransi tulostaan muttei yltänyt haamukierroksensa tasolle (tulos 4.89). Recek sensijaan sai hyvän ajan (4.79) ja sijoittui toiseksi. Eikka jäi aavistuksen Kimmon ajasta. Kimmo pääsi toiseksi parhaaseen erään ja Eikka kolmanneksi parhaaseen. Aika-ajon nopein oli Italian Daniele Malangone, aika 4.77. Semiin pääsy ei tuottanut suuria vaikeuksia, Eikka pääsi parhaaseen ja Kimmo keskimmaiseen semiin.

Kimmon semisuoritus ei ollut päättähuimaava, erän kuudes ja loppusijoitus 15. Eikka sen sijaan ajoi kuin riivattu ja meni finaaliin kakkosena. Eikan auton moottorin laulua ihaili aika moni...

Finaali oli ehkä paras ura-autoilun historiassa. Ylistyssanat loppuvat kesken. Niin moni kuljettaja ajoi kovaa ja virheettömästi. Kuitenkin tshekkien suoritukset radan vaikeimmilla urilla jäivät päällimmäisenä kaikkien mieleen. Paikalliset käyttivät ilmaisua "blew my mind", räjäytti tajunnan. Niin loistavaa menoa se oli. Eikka ajoi minkä kerkesi, mutta vauhti riitti neljanteen eikä yhtään pidemmälle vaikkei pitstoppia tarvinnutkaan. Suorituksena se oli silti loistava. Voitto meni lopulta Tshekin Vladimir Horkylle, toinen oli saman maan Jaroslav Recek ja kolmas Italian Paolo Trigilio.

...eurosport24

Päälouokka. Ja nopein luokka. Autojen tehot ovat melkein samaa luokkaa kuin siipiautoissa, mutta aerodynamiikka ei. Niinpä tehokkuuden lisäksi moottorin on oltava ajettava, mikä saadaan suurella väännöllä. Alustan on oltava sekä kestävä että pitävä, mikä on erittäin vaikea kompromissi. Ja jälleen Suomen joukkueella oli autonvalintavaikeuksia. Tätä luokkaa ajamme kotimaassa, ja niinpä kalustossa oli valinnanvaraa. Sekä "vanha"

(viime kevään) malli että uusi auto toimivat molemmat, mutta kumpikin päätyi vanhaan malliin, lähinnä keveyden vuoksi joka taas tarjosi pienempää rengaskulutusta. Valinta oli niin vaikea, että molemmat muuttivat mieltään viimeisen treenisession jälkeen. Oli ilmeistä, että tällä radalla voisi ajaa samoilla moottoreilla kuin kotimaan supernopeilla radoilla, monet käyttivätkin varsin kireitä koneita. Emme itse olleet odottaneet tätä ja olimme kasanneet hieman hitaampia, mutta ne toimivat kuitenkin aivan mainiosti eikä tehonpuutetta voinut valittaa.

Aika-ajossa Kimmo ylsi mainioon suoritukseen, 4.1 sekunnin aika nosti hänet taas toiseksi parhaaseen erään. Eikka pääsi kolmanneksi parhaaseen 4.3 sekunnilla. Aika-ajon voittaja, Italian Salvatore Noviello, ajoi 3.85 mikä nosti hänet niukasti "paalulle". Eikka ajoi alkueristä itsensä kevyesti parhaaseen semiin, ja Kimmokin pääsi lopulta taas hyvään tulokseen jolla selvisi keskimmaiseen semiin alun takkuilun jälkeen.

Semeissä Kimmo aloitti taas varsin hermostuneesti ja oli kaukana hyvästä vauhdista, mutta tuli lopun kuin lentäen ja nousi eränsä neljänneksi, mikä riitti lopulta sijalle 13. Näytti siltä että joko mies tai auto tarvitsee hieman lämmittelyä ennenkuin vauhti alkaa löytyä...Eikka ajoi varman perussuorituksensa ja finaali paikka tuli viidenneksi parhaalla tuloksella. Finaali oli sitten nopeaa tykitystä, jopa liian no-

peaa, sillä niin moni koki teknisiä ongelmia että johtopaikka vaihtui tuosta. Neljä kilpailijaa ajoi aivan tasatahtia, ja pienet tekniset murheetkaan eivät kaventaneet kuilua tämän kvartetin ja viidennelle sijalle juuttuneen Eikan välillä, Eikalla oli väljää niin ylös- kuin alaspäinkin. Noviello, Gawronski, Horky ja Recek taiteilivat lopun kestävyuden rajoilla ja lopulta voittajaksi nousi useimpien riemuksi Noviello. Tämä sympaattinen italialainen on ollut mukana useimmissa finaaleissa, mutta aina hänellä on ollut teknisiä murheita. Nyt hän ne vältti ja maailmanmestaruus tuli vakuuttavasti. Gawronski nousi toiseksi ja kolmas oli Recek.

Palkinnot jaettiin tuttuun tyyliin il-tajuhlassa. Erinomaista oli, että kaikkien luokkien voitot menivät eri maihin: Iso-Britanniaan, Yhdysvaltoihin, Tshekkiin ja Italiaan. Mitaleja meni myös Etelä-Afrikkaan ja tietysti Eikan tuomana Suomeen. Kilpailut olivat järjestelyiltään onnistuneet, pienistä tavanmukaisista kömmähdyksistä selvittiin varsin hyvin. Kilpailuista ei jää juuri negatiivista sanottavaa, rata, kilpailupaikka ja hotelli olivat hyviä ja kilpailujen taso erittäin kova. Kun vaan saataisiin Suomestakin lisää osanottoa, ajotaitoa täältä kyllä löytyy. Ensi vuoden MM tullaan ajamaan Riikassa, Latviassa, joten matka ei ainakaan tule olemaan liian pitkä.

Paluumatkalla saimme todeta että kahdesti korjattu auto ei vielääkään toiminut vaan taas menttiin...



PR-24 luokan kolme parasta (vas). 2.Heyman, 1.Cleave, 3.Fyhr, SUOMI !