

Japanin GP – mikä kilpailu!

USA:n fiaskon jälkeen monen usko F1-ajoihin horjui jo pahasti. Loppukaudesta tilanne muuttui pikkuhiljaa. Japanin GP oli ehdottomasti vuoden ja ehkä koko vuosikymmenen kohokohta. Kisa täynnä jännitystä jopa loppumetreille asti, dramatiikkaa ja ohituksia. Tämä oli sellainen cocktail, jota edes pieni tuomariston moka ei voinut enää pilata.



Kimin ohitus Fisichellasta, juuri kun he olivat lähdessä viimeiselle kierrokselle, ei varmaankaan jättänyt ketään TV-katsojaa kylmäksi. Ei myöskään nousua 17. ruudusta voittajaksi nähdä joka kisassa. Normaali vuotena Kimin loistava ohitus olisi ehdottomasti ollut vuoden ohitus! Suzukan kisa oli sen verran poikkeuksellinen, ettemme voi puhua normaalikisasta. Mielestäni Alonson eka ohitus Schumacherista oli aavistuksen verran huikempi! Tässä ei ollut kysymys kisan voitosta eikä viimeisestä kierroksesta, mutta Schumi on epäilemättä koko sirkuksen vaikein ohitettava. Suzukan kuuluisa 130R-mutka viedään läpi kaasun pohjassa. Minkään näköiseen virheeseen tai väärinkäsitykseen kuskien välillä ei

ole varaa, kun lasissa on yli 320!

Alonson mahdollisuudet kärkikamppailuun menivät, kun tuomari ei huomannut, että hän oli jo kerran – ohitettuaan Klienin oikealla shikaanin yli – päästänyt itävaltalaisen takaisin eteen. Ovidon mies sai käskyn päästää Red Bull -kuski toisen kerran ohitseen, kun hän oli jo päässyt Schumin tuntumaan uudestaan. Renaultin protestin johdosta rangaistus poistettiin, mutta kaikki oli jo tapahtunut ja aikaa oli kulunut liikaa. Alonso ei enää kyennyt nousemaan kuin kolmanneksi.

Suzukassa kauden molempien kärkimiesten suoritus oli mahtava. Kimin voitto, joka on hänen uransa paras, kruunasi hienon päivän meille suomalaisille!

Myös valmistajien titteli Renaultille

Jännitettävää jäi vielä kauden viimeiseen kisaan. Renaultin merkimestaruusjohto oli vain kaksi pistettä ennen Shanghaiin kilpailua. Alonson tittelin myötä Renault oli saanut kauan kaipaamansa ensimmäisen MM-tittelin omalla autollaan. Sekä Alfa Romeo (1950-51) että Mercedes Benz (1954-55) suurten autovalmistajien joukosta olivat jo tämän saavuttaneet. Merkimestaruudesta on ajettu vasta vuodesta 1958, joten mikään massa-autojen tuottaja ei vielä ollut tähän yltänyt. Renault valmistautui huolellisesti viimeiseen kilpailuun, ja koska Suzuka oli sen moottoreille jo toinen, ranskalaiset tekivät Kiinaa varten

yhden kisan erikoisversion, siitäkin huolimatta että ensi vuonna ajetaan V8:lla. Kiinan V10:t muuttuivat heti kisan jälkeen museotavaraksi!

Kimillä ei ollut tätä mahdollisuutta, koska häneltä kone oli taas paukahtanut jo Suzukan vapaissa harjoituksissa. Niinpä hänen oli lähdettävä kisaan jo varsin kovaa käyttöä kokeneella koneella. Itse kisa oli Suzukaan verrattuna jonkinlainen anti-kliimaksi muille kuin Renaultille, josta Alonson vakuuttavan voiton ansiosta tuli ensimmäinen autojen suurvalmistaja, joka on voittanut myös F1-merkkimestaruuden. Kisan ehkä jännittävin hetki koettiin Parc Ferme:ssä, kun Alonson yhden kisan tykki syytyi liekkeihin. Renaultien insinöörien lasku oli mennyt lähes tasan.

2006 ja eteenpäin?

Jännittävä kausi 2005 on nyt purkissa. Ennukset 2006 varten ovat hyviä, joten tuskin maltan odottaa...

Välitulos on vahvojen muutosten aikaa. V10 vaihtuvat V8:ksi, Sauberista tulee BMW, BAR:sta tulee Honda, Minardista tulee Squadra Toro Rosso ja Jordanista Midland Racing. Uusi jännittävämpi kolmejaksoinen aika-ajojärjestelmä on luvassa ja renkaanvaihdot sallitaan jälleen. Pudotuspelimallinen aika-ajo ei voi olla ainakaan huonompi kuin nykyinen, mutta jos slicksit

palaavat kuvioihin 2007, samalla kun renkaat tulevat kaikille yhdeltä ja samalta valmistajalta, muutokset yhtä kautta varten nostavat kuluja turhan paljon. Eri asia sitten on, että se parantaa turvallisuutta, välttää USA:n tapaisen skandaalin syntymisen ja todennäköisesti myös nopeuttaa Ferrarin paluuta takaisin huipulle, mitä laji sinänsä tarvitsee!

Kaudelle 2007 tai 2008 FIA on tuomassa uuden kaksiosaisen CDG takasiivекkeen, jonka väliin jäävän aukon avulla "likaisen ilman" vaikutuksen pitäisi vähentyä ohitusten helpottamiseksi. Toivottavasti hyvä idea ei kaadu kaupallisiin näkökulmiin (pienempi siiveke = vähemmän mainostilaa), kuten useasti aikaisemmin.

Lajin suurin vaara, rinnakaissarjan perustaminen, ei valitettavasti vielä ole ohi, mutta merkkejä mahdollisesta sovusta kuitenkin taas on. Max Mosleyn jatkoajasta päätettiin äskettäin yksimielisesti, vaikka Mosleyn toimia FIA:n johdossa on ajoittain kritisoitu F1-talliin piirissä. Vastaehdokkaista ei kuitenkaan ilmaantunut.

Tässä tärkeimmät, mutta lähikuukausillekin riittää kiinnostuksen kohteita, Nicon sopimuksen vahvistaminen, Neweyn tulevaisuus ja monta muuta uuteen kauteen liittyvää asiaa.

Hans Nordström