

BENSAA



2017
4

NISSA



Lehdessä mm juttuja seuraavista aiheista...

- SUA Karting 2017*
- Bruce McLaren (osa1)*
- McLaren F1 historiikki (osa2)*



Finnish Sports Car Drivers ry

207.493

c/o Timo Luotsi
Ruukinlahdentie 5 A7, 00200 Helsinki

Danske Bank FI28 8318 3710 000229

www.sua.fi
www.facebook.com/www.sua.fi

Puheenjohtaja

Jarmo E.A. Heinonen
jarmo.heinonen@laurea.fi
040 536 1437

Varapj.

Timo Luotsi
timo.luotsi@gmail.com
050 355 8353

Rahastonhoitaja

Hans Seitz
hansp.seitz@gmail.com
0400 421 545

Kerholehden päätoimittaja

Osmo Raninen
osmo.raninen@gmail.com
050 531 0589

Jäsen

Tari Seitz
tari@welho.com
040 540 3097

BensaaSUAnissa on Finnish Sports Car Drivers ry:n jäsenlehti. Lehden tavoitteena on julkaista niin hyödyllisiä kuin viihteellisiä juttuja urheiluauto- harrastuksen piiristä sekä tiedottaa alan tapahtumista.

Lehti koostuu jäsenistöltä saadusta aineistosta. Aineiston toimitusosoite on:

osmo.raninen@gmail.com

Ilmestymistavoite on neljä numeroa vuodessa.

Tässä lehdessä julkaistut mielipiteet ovat kirjoittajien eivätkä välttämättä samoja kuin Finnish Sports Car Drivers ry:n hallituksen.

Päätoimittaja: Osmo Raninen
Taitto (Scribus): Osmo Raninen

Painopaikka: Grano Oy
Ilmoitushinnat: sopimuksen mukaan.

ISSN 2342-0588 (Painettu)
ISSN 2342-0596 (Verkkojulkaisu)

Kansikuva: SUA Karting 2017

Kuva: Osmo Raninen

PÄÄTOIMITTAJAN PALSTA



Tätä kirjoittaessa vuosi 2017 on kohta vaihtumassa uuteen. Bensaa SUAnissa lehteen on vuoden aikana saatu juttuja kasaan neljän lehden edestä ja siitä kiitos kuuluu tietysti juttujen kirjoittajille. Toivottavasti ensi vuonna saamme taas kertomuksia muille jäsenille jaettavaksi.

Tämän lehden jutut painottuvat legendaarisen McLaren nimen ympärille. Sami kertoo McLaren F1 tarinan loppuosan ja Timo sai inspiraation kertoa SUA leffaillan jälkeen Bruce McLarenin tarinan. Timon juttu jatkuu pituutensa vuoksi seuraavassa numerossa. Allekirjoittanut kävi katsomassa kun SUA:n jäsenet olivat perinteisen SUA Karting mestaruuskisan vuoksi kokoontuneet kisaamaan VM Karting Centeriin. Tästä kisasta raportti lehdessä.

Menestyksellistä uutta vuotta lukijoille.

Päätoimittaja
Osmo Raninen

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Puheenjohtajan murinat

Vuosi vaihtuu kohta vikkelään ja Suomen 100v juhlat meni myös melkoisella vipi-nällä. Joko sitä on itse tullut vanhaksi tai maailma vain kiihtyy pyörimisessään? Vaan kohta on tosiaankin uusi vuosi ja uudet metkut.

Etsin joululahjoja ja käsiin osui kirja jossa esiteltiin autonäyttelyitä ja urheiluautoja Suomesta. Selailtuani löysin sieltä myös itseni, en tosin muista milloin kuva tark-kaan ottaen oli otettu. Onneksi en ole mikään kuuluisuuden henkilö, mutta lienee hyvä aina kunkin muistaa kysyä, saako kuvan julkaista esimerkiksi tämän oman lehtemme sivuilla. Muilla saattaa olla herkempi hipiä.

Mikroautokisa on kohtsillään tulossa ja tätä lukiessa todennäköisesti jo pidetty. On-neksi näitä sisätiloja on käytössä, niin ettei sää estä ajoja. Toisaalta ulkona ajettu kisa saattaisi löytää yllättäviä taitoja porukastamme, varsinkin jos pitäisi näyttää miten sateen liukastamalla radalla väännetään rattia. Kymijoen tyvestä kantautui viestejä että siellä olisi uusi rata aukeamassa.

Eräs jäsenistämme soitti ja kysyi miksi kerholla ei ole merkkiä, jonka voisi liimata siviiliautoonsa? Siis erona urheilupirssiin jolla pyyhälletään kerhon kokouksiin ja tapahtumiin. Merkin myötä tietäisi tai tunnistaisi kaverin ilman harrasteautoaan-kin tuolla liikenteen vilinässä. Ei yhtään hullumpi ajatus, ainakaan omasta mieles-täni. Tosin merkin paikka taitaisi silloin olla peruutuspeilin kohdalla tuulilasissa, jotta sen todella erottaisi. Merkkikään ei saisi olla sama kuin jäsenmerkkimme, jot-ta sitä ei käytettäisi väärin. Ehkäpä aiheesta voisi jutella lisää.

Alfamerin tapahtuma siirtyi keväälle ja lupasivat alennuksen kirjoistaankin. Vielä ei oikeaa ajankohtaa ole löytynyt ja kellonaikakin toivottiin muuksi kuin heti töi-den jälkeen. Asia on tällä hetkellä vaiheessa.

Vuoden vaihduttua on myös kevätkokous ja kannattaa olla hollilla jos hallituspaik-ka kiinnostaa. Nykyinen hallituskokoonpano on loistava ja puhaltaa hyvin yhteen, mutta uudet kasvot piristävät aina porukkaa ja ideat ovat tervetulleita. Myöskin silloin, vaikka ei ehtisi hallitukseen mukaan.

Jarmo

SUA KARTING 2017

SUA KARTING MESTARUUSKISAT 14.12.2017

Joulukuun 14. kokoonnuttiin ajamaan jo perinteeksi muodostuneet SUA Karting kisat Vantaalle VM Katring Center:iin. Paikalle oli ilmoittautunut itse kisaan tai muuten kisoja seuraamaan toistakymmentä SUA:n jäsentä.



Näistä tauluista voi kerrata lippumerkit ja radan parhaat ajolinjat



Kuljettajat ajokokouksessa kuuntelemassa ohjeita...

tietoa käytettävistä rataliipuista ja niiden värimerkitykset kerrattiin läpi. Sitten ohjeistettiin kart auton toiminta esim. käynnistys, sammutus ja polkimien säätö.

Kuljettajat valitsemassa itselleen kilpuria...



Aika-ajo (<14) - Race Results									
POS.	NAME	KART	LAPS	BEIT	POS.	NAME	KART	LAPS	BEIT
1	Kari Kul...	11	10	42.394	6	Lauri Sl...	3	10	45.262
	Ø 43.717		Lst 43.570	+		Ø 47.817		Lst 56.503	+ 2.868
2	Jani Ho...	9	10	42.618	7	Ari Tam...	2	10	45.624
	Ø 43.188		Lst 43.258	+ 224		Ø 46.792		Lst 48.739	+ 3.230
3	Eero Ah...	8	10	43.585	8	Ville Pu...	1	9	47.694
	Ø 44.244		Lst 43.763	+ 1.191		Ø 50.170		Lst 48.379	+ 5.300
4	Jouni H...	16	9	44.698					
	Ø 46.064		Lst 48.729	+ 2.304					
5	Kiia Sara	14	9	45.186					
	Ø 51.231		Lst 77.255	+ 2.792					

Aika-ajo tulokset:

1. Kari Kulju 42,394
2. Jani Hottola 42,618
3. Eero Ahonen 43,585

Kisa käynnistyy

Kun aika-ajot oli ajettu päästiin itse kisaan. Seuraavaksi järjestettiin lähtöruudukkoihin aika-ajo järjestykseen. Lähtö tapahtui samalla tavalla kuin formulakisoissa lähtövalojen opastuksella.

Jani taisi saada parhaan lähdön koska pääsi ohittamaan heti kisan alkussa



Kuljettajat oikeisiin lähtöruutuihin...ja sitten startti.



Karin, Jani ja Kari kisasivat koko kisan tiukasti keskenään mutta Jani sai pidettyä Karin takanaan ja vei SUA:n 2017 mestaruuden. Eero ja Jouni kävivät tiukasti kisaan sitten kolman-

Kuljettajat vaihtavat kisan jälkeisiä perinteisiä ja uusia merisilityksiä...

nesta paikasta ja lopulta kolmanneksi tuli Eero. Kaikki muutin kuljettajat radalla näyttivät menevän reipasta vauhtia... Hieno kisa kaikkiaan. Onnittelut Janille vielä mestaruudesta.



Kolme kovaa kuskia palkittuina.

WINNERS FOR: FINAALI (S14) (#47)		
TRACK: Rata		POWERED BY CLUB SPEED
1	Jani Hottola (Kart #9)	42.323
2	Kari Kulju (Kart #11)	42.369
3	Eero Ahonen (Kart #8)	43.103
4	Jouni Hauska (Kart #16)	43.617
5	Lauri Siukola (Kart #3)	44.147
6	Ari Tamminen (Kart #2)	44.931
7	Kiia Sara (Kart #14)	45.033

Viralliset finaali kisatulokset.

Teksti ja kuvat: Osmo Raninen

BRUCE McLAREN

Bruce McLaren

Tämän tarinan kirjoittamisen idea syntyi hiukan ennen SUAn 13.10.2017 pidettyä leffailtaa, jonka pääleffana oli heinäkuussa 2017 julkaistu McLaren-leffa. Koitin kyllä myydä ideaa parillekin jäsenellemme, mutta en siinä onnistunut, joten se jäi omaksi murheekseni.

Bruce Leslie McLaren syntyi 30. elokuuta 1937 Aucklandin kaupungissa Uudessa-Seelannissa ja oli vanhempien Leslie (Les) ja Ruth McLaren toinen lapsi. Bruce McLaren oli lapsena varsinainen viikari, joka puuhaili isänsä Les:n omistamalla Remuera Roadin huoltoasemalla, yhtä jos toista. Puuhailun seurauksena autohuoltamon työkaluja saivat työntekijät etsiä milloinkin mistäkin niitä tarvitessaan. Sillä Brucella oli kolmipyöräinen fillari, jonka korjaamista ja virittämistä varten hän tarvitsi huoltamon työkaluja, unohtaen autuaasti niiden palauttamisen korjaamolle. Joten voidaan todeta tekniikan häntä kiinnostaneen jo lapsesta lähtien. Perhe muutti toisen maailmansodan jälkeen Aucklandin kaupungin Remueran kaupunginosasta sen kaakkoisosaan Upland Roadille.

SAIRASTUMINEN

Syksyllä muistaakseni 1947 havaittiin 10-vuotiaan Brucen kävelyssä ongelmia ja erikoislääkärin tutkimuksissa todettiin hänellä olevan harvinainen Perthesin tauti. Sairauden seurauksena hänen vasen jalkansa oli, oikeaa jalkaa lyhyempi ja lonkkanivelessä oli vakava vaurio. Sairaudessa verenkiertohäiriö tai verenkierron kokonaan puuttuminen, aiheuttaa reisiluun pään pehmenemisen ja lonkkanivelen vaurioitumisen. Bruce joutui 1948 jättämään normaali-koulun Meadowbank Shoolin ja isänsä Les hankki pojalleen parhaan mahdollisen hoitopaikan Wilson Home hoitokodista, joka sijaitsi Takapunan, kaupunginosassa Aucklandissa. Wilson Home oli aloittanut toimintansa 1937, siis Brucen syntymävuonna.

Hoitolaitos perustettiin koska Uudessa-Seelannissa oli suuri polioepidemia. Wilson Home syntyi kun herra ja rouva WR Wilson lahjoittivat kotinsa ja sen 13 hehtaarin merenrantatontin poliota sairastavien ja vammaisen lasten hoitokodiksi. Hoitokoti toimii edelleenkin samassa kiinteistössä. Wilson Homen yhteydessä oli mahdollisuus käydä ns. peruskoulua. Bruce asetettiin hoitonsa takia erityiseen Bradford Frame – vetopöytälaiteeseen. Vetopöytä oli varmasti varsinainen piinapenkki, mutta isoilla pyörillä varustettuna sillä pystyi liikumaan melkein missä vaan. Perhe teki yhteisiä retkiä ja lyhyitä matkoja Les McLarenin omistamalla kuorma-autolla ja Bruce vetopöytähäkkiyränsä kanssa sijoitettiin auton lavalle.

Nämä reissut ovat olleet erittäin tärkeitä niin Brucelle, kuin perheellekin. Noin kolmen vuoden hoitojen jälkeen hän pääsi pois hoidosta, joka varmasti oli yhtä juhlaa päästä taas kotiin, vanhempiensa ja kahden siskonsa Pat:n ja Jan:n luokse. Bruce joutui käyttämään kainalosauvoja kävelemisen tukena, joista hän pääsi ajan kuluessa eroon. Vakava sairastuminen on varmasti ollut traumaattinen kokemus lapselle itselleen ja koko perheelle.

TEKNIikka VEI

Bruce ei kuitenkaan antanut omista unelmistaan periksi, vaikka ei ollutkaan ns. työkykyinen. Hänen henkinen puolensa oli vahva ja sen saattelemana Bruce vuonna 1951 opiskeli tekniikkaa Seddon Technical Memorial Collegessa, suorittaen insinöörikurssin. Brucen isä Les, lempinimeltään Pop oli hyvin aktiivinen moottoripyöräilyn harrastaja, joka ajoi niillä mm. kerhokilpailuja, joissa menestyi varsin mukavasti. Isänsä harrastuksia seuraillessaan tieni-ikäinen Bruce haaveili moottoripyöristä. Kaiken vapaa-aikansa hän käytti isänsä huoltokorjaamalla opetellen autotekniikkaa käytännössä. Mutta isä yllätti poikansa iloisesti tuodessaan kotiin Austin 7 Ulsterin. Auto oli osina ja melkoisen huonossa kunnossa, mutta varaosia oli riittävästi ja Les yhdessä Brucen kanssa rakensivat auton uuteen loistoonsa. Les McLaren oli itse kilpaillut Ulsterilla aikaisemmin ja Brucella oli lupa ajaa kerhokilpailuissa heti kun olisi riittävän vanha saamaan ajokortin. Ajokortin hän sai 15-vuotiaana vuonna 1952, jolloin hänen elämänsä avartui suunnattomasti. Kuten myöhemmät ajat todistavat Bruce oli aina kiinnostunut autojen tekniikasta ja niiden virittämisestä, sekä oman kilpa- ja urheiluauton suunnittelemisesta ja rakentamisesta.

URA ALKOI

McLarenin kilpauran voisi jakaa viiteen eri osa-alueeseen, ensin oli Hill Climb ylämäkikisat, sen jälkeen Formula 2 kilpailut, Formula 1 kilpailut ja Can-Am, sekä kestävyys/luotettavuuskilpailut, kuten Le Mans 24 Hours ja 12 Hours of Sebring. Vuonna 1952, 15 -vuotiaana Bruce ilmoittautui ensimmäiseen kilpailuunsa viimeisen päälle rakennetulla Austin 7 Ulsterilla, kisa oli Muriwai Beach Hill Climb, eli ylämäkikilpailu, jonka hän voitti. McLaren jatkaa kisailemista erilaisissa vuoristo-, ylämäki- ja harjoituskilpailuissa, ajaen myös joitakin sprinttikilpailujakin. Kaksi vuotta Muriwain kisan jälkeen hän nousi hyvien ajosuoritusten saattelemana Austinista, Ford 10 Specialin rattiin ja sen jälkeen tulivat Austin Healey ja vihdoin Cooper F2 kilpa-auto, joka oli varustettu Covenry Climax moottorilla. Bruce alkoi hetimiten muokata ja parantaa Cooperia saadakseen sen paremmaksi ja nopeammaksi. Hän saavutti Uuden-Seelannin 1957-1958 mestaruussarjassa toisen tilan. Myös onnella oli hieman osuutta tapahtumissa ja Bruce McLaren valittiin kansallisen urheiluautojen kattojärjestön New Zealand International Grand Prix -liiton, "Driver to Europe" kaksivuotisen stipendin saajaksi. Nuoren miehen ajosuoritukset olivat herättäneet huomiota ja vakuuttivat ko. tuomaristossa olleen australialai-

sen F1 tähden Jack Brabhamin, omista lahjoistaan kuljettajana ja auton kehittäjänä. Tästä seurasi, Brucen teknillisiin opintoihin tuli kahden vuoden tauko ja matka Eurooppaan alkoi.

Maaliskuun 15. 1958 Bruce McLaren ja hänen ystävänsä ja mekaanikkonsa Colin Beanland pakkasi matkatavaransa ja suuntasivat kohti Englantia. Heidän saavuttuaan Englantiin kukaan ei ollut kuullut Bruce McLarenin nimeä, saati sitten hänen ajosaavutuksistaan Uudessa-Seelannissa, paitsi Jack Brabham, sekä Cooper Car Companyn perustajat ja omistajat, Charles Cooper ja poikansa John Cooper. Ensimmäisenä vuotena McLarenia kutsuttiin Cooperin "uudeksi pojaksi", hänen ajaessaan John Cooperin rakentamalla Cooper autolla. Cooperin veljekset "palkkasivat" nuoren "Kiwi-kuljettajan" ajamaan ilman palkkaa, ainoastaan oikeuden käyttää ja virittää Cooperin F2 kilpa-autoa.

ENSIMMÄINEN LÄPIMURTO

Saksan Grand Prix vuonna 1958 ajettiin Nurburgringin legendaarisella radalla ja lähtö oli yhdistetty F1 ja F2 luokan autoista. Bruce ajoi upeasti Cooperin F2 autolla sijoittuen kokonaiskilpailussa sijalle viisi ja ollen näin selvästi nopein F2 kuskeista ja jättäen monta F1 kuljettajaa taak-

seen. Valitettavasti McLaren ei saanut sijoituksestaan pisteitä, koska pisteet jaettiin vain F1 -kuskeille ja talleille. Mutta tärkein oli saavutettu, työnäyte nopeudesta ja kuljettajan taidoista oli annettu. Tämän kilpailun jälkeen tiedettiin, kuka on Bruce McLaren, varsinkin kilpailijoiden ja alan median piirissä.

ENSIMMÄINEN VOITTO

Vuoden 1959 Bruce McLaren kutsuttiin Cooper -tallin ajamaan T 45, F2 kilpa-autoa. Vuoden lopulla Bruce pääsi ajamaan tallin F1 kilpuria, tyypiltään T 51. Tällä autolla hän otti uransa ensimmäisen GP voittonsa, voittamalla Yhdysvaltojen Grand Prix:n. Voittoon ajaessaan hän oli 22 vuoden ja 104 päivää vanha ja näin McLarenista tuli nuorin kuljettaja joka siihen mennessä oli voittanut GP -kilpailun. Näin tuli myös todistetuksi, Brucella virtaa Bensaa Suanissa. Tämä ennätys kesti 44 vuoden ajan, kunnes muuan nopeaksi tunnettu espanjalainen Fernando Alonso sen rikoi, vuoden 2003 Unkarin GP:ssä. Tätä McLarenin ensimmäistä voittoa arvostettiin F1 piireissä suuresti, sillä hänen tallikaverinaan oli Jack Brabham, joka voitti vuoden 1959 maailmanmestaruuden, joten vertailupohjaa kyllä oli.

PERHE JA YRITYS

Kilpailukauden 1959 loputtua Bruce palasi kotiin Aucklandiin joulun ja loman viettoon. Hän päätti loman aikana palata vanhojen harrastustensa metsästyksen ja soudun pariin. Myös vesihiihto oli noussut esiin, mitä hän oli kokeillut kertaalleen nuorempana, mutta jonka harrastamisen sairaus oli sittemmin estänyt, joten nyt sitäkin voisi harrastaa. Brucen sisko järjesti tanssiaiset, jossa hän ihastui Timaru -tyttöön, Patricia Broadin, kuten itse asian ilmaisi. Patricia oli kotoisin eteläsaarelta, Timaru nimisestä rantakaupungista, joten Brucen mielestä "lempinimi" Timaru -tyttö sopi oikein hyvin. Bruce McLaren oli kotoisin pohjoissaaren Aucklandista. Uudessa-Seelannissa vuosikymmeniä käyty keskusteluja saarten nimityksistä etelä- ja pohjoissaari ja siitä pitäisikö käyttää saarista maorinkielisiä nimiä. Mutta tästäkään asiasta ei ole kaiki täyttä selvyyttä ja selkeää päätöstä, joten jätetään se Kiwi-kansan asiaksi.

Joulukuun 9:nä päivänä 1961 Bruce McLaren vihittiin Patricia Broadin kanssa ja näin Bruce lipui avioliiton satamaan. Patriciaalle ja Brucelle syntyi 20. marraskuuta 1965, tyttövauva ja hän sai nimekseen Amanda. Samana vuonna Bruce oli päättänyt isänsä tavoin panostaa huoltoasemaan, ja sellaisen hän myös hankki. Huoltoas-

sema sijaitsi Aucklandin kaupungin läntisellä Te Atatun esikaupunkialueella ja asemaa kutsuttiin nimellä Bruce McLaren Motors. McLarenit toteuttivat Brucen pitkäaikaisen haaveen ja rakennuttivat kasvaneelle perheelleen isomman merenrantatalon, joka sai nimekseen Muriwai. Talon nimi Muriwai, toi Bruce McLarenille mieleen lapsuuden onnelliset päivät, jolloin hän katseli isänsä Les:n kilpa-ajaja, jotka järjestettiin Muriwain mustalla hiekkarannalla, sekä hänen omasta menestyksestään Muriwai Hill Climb -kisoissa. Huoltoasemaa tärkeämpi yritys oli Bruce McLaren Motor Racing Ltd, jonka hän perusti yhdessä amerikkalaisen Teddy Mayerin kanssa 1963.

F1 URA JATKUU

Vuosina 1960-1965, McLarenin ura jatkui F1 sarjan kuljettajana Cooper Car Companyn tallissa. Autojen moottoreiden iskutilavuus kaudella 1960 oli 3,0 litraa vapaasti hengittävänä, tässä noudatettiin vuodesta 1954 asti voimassa olleita moottorisääntöjä. FIA muutti F1 -sarjan moottorisääntöjä, johtuen vuosina 1954-1960 tapahtuneiden lukuisten kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien takia. Perusteluina oli mm. auton nopeuksien jatkuva kasvu ja siitä syystä aiheutuneet "ratakuolemat". Kaudet 1961-1965 oli moottoreiden iskutilavuus rajoitettu säännöillä 1,5 litraan, vapaasti hengittävänä. Tosin parranpärinää moottorisäännöistä esiintyi varsinkin vuosina -64 ja -65.

Alla olevassa taulukossa on mainittu kunkin vuoden maailmanmestari, hänen autonsa, McLarenin sijoitukset ja autonsa, sekä McLarenin tallikavereiden sijoitukset.

Vuosi	Maailmanmestari	Mestarin auto	McLaren sij.	McLarenin auto	Tallikaverin sij.
1960	Jack Brabham	Cooper T51	2.	Cooper T51/63	1.
1961	Phil Hill	Ferrari 156	8.	Cooper T55	11.
1962	Graham Hill	BRM P57/48	3.	Cooper T60	9.
1963	Jim Clark	Lotus 25	6.	Cooper T66	8.
1964	John Surtees	Ferrari 158	7.	Cooper T66/73	20.
1965	Jim Clark	Lotus 25/33	9.	Cooper T73/77	13.

Bruce McLaren hävisi tallikaverilleen maailmanmestaruuspisteissä vain keran, vuonna 1960 jolloin tallikaverina oli Jack Brabham, joka voitti kauden 1960 maailmanmestaruuden ja McLaren oli toinen.

BRUCE MCLAREN MOTOR RACING

Jo parin edeltävän vuoden aikana oli havaittavissa, ettei Cooper ollut autojen kehityksen kärjessä ja kilpailijoiden autot olivat vastaavasti kehittyneet nykyaikaisemmiksi. Bruce tiesi Cooperin heikkoudet ja huomioi ne suunnitellessaan ensimmäistä McLaren F1 autoa. Vuosina 1966-1970 Bruce McLaren ajoi omaa nimeään kantavaa Formula 1:stä omassa Bruce McLaren Motor Racing Ltd -tallissaan. Autojen moottoreiden iskutilavuus oli säännöillä rajoitettu 3,0 litraan, vapaasti hengittävänä ja turboahdettujen 1,5 litraa. Turbomoottoriset autot tulivat mukaan kilpailuihin mukaan vasta 1977. Renault oli ensimmäinen turbomoottoreita kilpailuissa käyttänyt talli. Kuusi parasta saivat osakilpailuista pisteitä kaavalla 9, 6, 4, 3, 2, 1. Voittaja sai siis 9 pistettä ja kuudes sai yhden pisteen. Kilpailukaudella oli 9. kilpailua, joista 5:n parhaan kilpailun tulokset huomioitiin maailmanmestaruuspisteissä.

Kilpailukausi 1966

Varsinkin brittitalleille tuli ongelmia, kun pitkäaikainen moottorinvalmistaja Coventry Climax vetäytyi F1 -sarjasta. Bruce oli McLaren -tallin ainoa kuljettaja. McLarenin käytti kauden aikana Ford 406 3,0 V8 ja Serenissima M166 3,0 V8 moottoreita.

Kaudella oli 9 osakilpailua. Kauden kilpailuihin osallistui 24 tallia ja 32 eri kuljettajaa. 20. kuljettajaa sai kauden aikana maailmanmestaruuspisteitä.

Maailmanmestari	Mestarin auto	McLaren sij.	McLarenin auto	Tallikaverin sij.
Jack Brabham	Brabham BT 19	16.	McLaren M2M	---

Valmistajien mestaruuden voitti Brabham-Repco. McLaren-Ford sijalla 9.

Kilpailukausi 1967

Brucen kausi oli hiukan sekava. Kausi alkoi McLaren M4B autolla, moottorina BRM P56 2,0 V8. Kolme kilpailua hän ajoi Anglo American Racers -tiimille, auton Eagle-Weslake T1G, moottorina Weslake 58 3,0 V12 ja kauden loput kilpailut McLaren M5A, moottorina BRM P142 3,0 V8.

Kaudella oli 11 osakilpailua. Kauden kilpailuihin osallistui 30 tallia ja 41 kuljettajaa. 21. kuljettajaa sai kauden aikana maailmanmestaruuspisteitä.

Maailmanmestari	Mestarin auto	McLaren sij.	McLarenin auto	Tallikaverin sij.
Denny Hulme	Brabham BT 20/24	14.	McLaren M4B	---
			Eagle-Weslake	
			McLaren M5A	

Valmistajien mestaruuden voitti Brabham-Repco. McLaren-BRM sijalla 10.

Kilpailukausi 1968

Kilpailukausi oli onnettomuuksien sävyttämä, joiden syyksi epäiltiin autoissa olleita siipiä. Brucen tallikaverina oli Kiwi -kuljettaja ja viime vuoden maailmanmestari Denny Hulme. Käytössä olivat McLaren M5A, moottorina BRM P143 3,0 V12 ja McLaren M7A, moottorina Ford-Cosworth DFV 3,0 V8. Kaudella oli 12 osakilpailua. Tallien määrä väheni edellisvuosista, kauden kilpailuihin osallistui vain 16 tallia, sen sijaan kuljettajien määrä kasvoi ollen 44 kuljettajaa. 24. kuljettajaa sai kauden aikana maailmanmestaruuspisteitä.

Maailmanmestari	Mestarin auto	McLaren sij.	McLarenin autot	Tallikaverin sij.
Graham Hill	Lotus 49B/49	5.	McLaren M5A	3. Hulme
			McLaren M7A	

Valmistajien mestaruuden voitti Lotus-Ford. McLaren-Ford sijalla 10.

Kilpailukausi 1969

Kauden suurimmat puheenaiheet olivat auton korista korkealla olevat siivet ja niiden aiheuttamat vaaratilanteet ja rikkoutumiset, sekä nelivetoautot. Tallikavereinaan Brucella oli edelleen Denny Hulme ja lisäksi tallin uusi kuljettaja Derek Bell, joka ajoi 6 kilpailua McLarenille. Kaudella käytössä olivat McLaren M7A, M7C ja M9a mallit, joiden moottoreina oli tuttu luotettava Ford-Cosworth DFV 3,0 V8. Neliveto kokeilu lähti myös McLaren mukaa autollaan McLaren M9a, mutta kuten muillakin valmistajilla, siitä oli enemmän haittaa kuin hyötyä. Autot olivat mm. painavia, huonosti ohjautuvia. Parhaiten siinä onnistui Matra MS80 mallillaan.

Kaudella oli 11 osakilpailua. Tallien määrä oli noussut nyt 25:een ja kuljettajien määrä laskenut 32:een. 18. kuljettajaa sai maailmanmestaruuspisteitä.

Maailmanmestari	Mestarin auto	McLaren sij.	McLarenin autot	Tallikaverin sij.
Jackie Stewart	Matra MS80	3.	McLaren M7A	6. Hulme
			McLaren M7C	-- Bell
			McLaren M9a	

Valmistajan mestaruuden voitti Matra-Ford. McLaren-Ford sijalla 4.

Kilpailukausi 1970

1970 oli yksi pahimmista onnettomuusvuosista Formula ykkösissä. Siihen oli montakin syytä, yksi oli järjestäjien törkeä välinpitämättömyys ja ylimielisyys turvallisuusasioista. Toinen syy oli autojen melkoisen hurjalla vauhdilla kehittäminen nopeammiksi ja auton testaamisen vähyys kuljettajien turvallisuuden kustannuksella, tästä pahin esimerkki oli Lotus 72. Testit tehtiin kilpailuissa. Näistä riittäisi tarinaa ihan omaan juttunsa. Brucen tallikaverina oli aina luotettava Denny Hulme. Brucen menehdyttyä 2. kesäkuuta ja Dennyn Indianapolisissa saamien palovammojen takia, talliin palkattiin Peter Gethin ja Dan Gurney. Kilpailu ajettiin. Bruce ehti ajaa kauden kilpailuista kolme ensimmäistä, Denny ajoi kisat 1-3 ja 6 -13 ja Dan kisat 5-7, sekä Peter Gethin kisat 5 ja 8-13. Autona oli McLaren M14A, jolle vauhti antoi vanha tuttu Ford-Cosworth DFV 3,0 V8.*

Kaudella oli 13 osakilpailua. Tallien määrä oli laskenut 12:sta ja kuljettajien määrä noussut 43:een. 25. kuljettajaa sai maailmanmestaruuspisteitä.

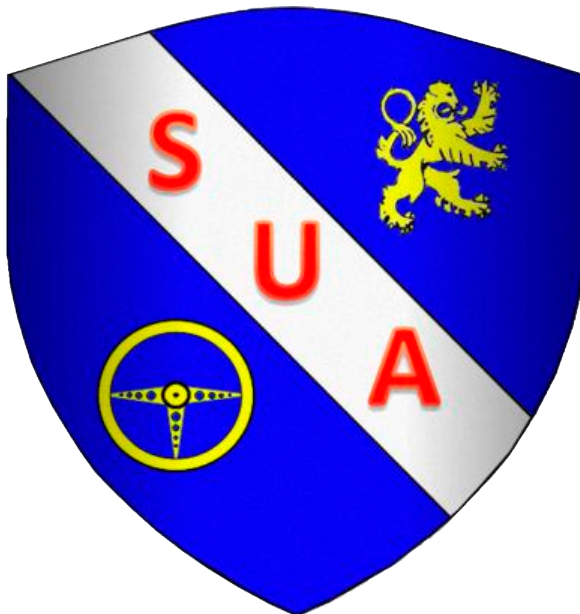
Maailmanmestari	Mestarin auto	McLaren sij.	McLarenin autot	Tallikaverin sij.
Jochen Rindt	Lotus-Ford	14.	McLaren M14A*	4. Hulme
(postuumisti)				23. Gethin
				24. Gurney

Valmistajan mestaruuden voitti Lotus-Ford. McLaren sijoitus 5.

Jätämme tähän F1 -sarjan ja siirrymme luotettavuus kilpailuihin.

(Juttu jatkuu seuraavassa Bensaa SUAnissa lehdessä...)

Teksti: Timo Luotsi



MCLAREN F1 HISTORIIKKI (OSA2)

Edellisen lehden juttu jatkuu....

ALBERT & EDWARD

Olivat nimet projektin edetessä, joiden rooli oli super tärkeä. Tiimillä oli meinaa pari isoa ongelmaa projektin edetessä. Oikea F1:sen runko olisi ainakin kahden vuoden päässä ja ensimmäinen moottorikin reilun 6kk päässä todellisuudesta. Ja ainoa vaihtoehto saada tietää asioista ajoissa, olisi rakentaa jonkinlainen testiauto. Siinä tultaisiin kokeilemaan kuljettajan paikan toimivuutta, jarruja, moottoria, kytkintä, vaihdelaatikkoa sekä jäähdytystä – kaikkea mitä vaan voi testata ennalta. Päätös siihen aikaan myynnissä olleen Ultima Kit rakennussarjan (Kyllä, kyseessä on sama firma, jonka tuotteet tunnetaan tänään autosta Ultimate GTR) hankkimisesta tehtiin nopeasti ja tehtävän sai herra nimeltä Bruce McIntosh, joka kävi hakemassa näitä laitteita pari kappaletta McLarenille. Näistä kahdesta tiimi muokkaisi tehtäviin sopivat autot tarpeellisin muutoksin. Myös uuni tuoreen Ferrari Testarossan tuunaamista harkittiin, joka olisi varmaan ehkä loppupeleissä tullut halvemmaksikin....



#012 keskiviikon kahvi stopilla.

Kun tähän alettiin - kaiken piti vastata todellisuutta. Esimerkiksi millainen yhdistelmä voiman suhteen tuleva BMW:n moottori olisi. Miten kaikki toimisi ja saataisiin toimimaan. Eli toisin sanoen tiimin piti etsiä moottori, joka antaisi noin 450-500hv ja noin 500-600Nm voimaa ulos, sekä siihen soveltuva vaihdelaatikko. Myös jarruja, jousitusta, jäähdytystä aiottiin kokeilla tässä yhteydessä. Sopiva moottori löytyikin Chevroletin Performance puolelta, mistä hankittiin osineen LS6:n - 7,5 litrainen kaasuttimilla ladattu Kasi,



1996 F1 GTR #13R keskiviikon lounaspaikassa.

jonka perään pultattiin GT40:sestäkin tuttu ZF:n 5DS-25 viislovinen manuaaliloota. Auton runko rakennettiin uusiksi soveltumaan isolohko kasille, sekä tiimi teki siihen muutokset tulevan F1:sen jousitukselle, joka asennettiin runkoon kiinni myös. Tämä auto sai pohdinnan jälkeen nimekseen Albert, jotta kaikki tiesivät mistä puhuttiin mil-

loinkin. Albert oli myös testihäkinä tulevalle kuljettajan paikalle. F1:ssähän kuljettaja istuisi keskellä. Joten tiimi muutti auton rakennetta penkin, ohjausakselin ja pedaalien osalta. Näin saatiin testattua kuljettajan tuleva sijainti ja siihen liittyviä asioita. Tietenkään muutokset eivät olleet kiinteitä, jotta autolla voitiin ajaa yleisillä teillä paikalliselle testiradalle – Chobhamiin tai Millbrookkiin. Paikalle saavuttuaan tiimi muutti auton keskipenkiltä ohjattavaksi. Auton keulaan myös muokattiin tilat kaksi osaisille jäähdyttimille, jollaiset tulisivat myös tulevaan F1:seen. Näin saatiin arvokasta tietoa jäähdytyksen toimivuudesta ja soveltuvuudesta katuנוpeuksiin.

Radalla tiimi testasi myös hiilikuitujarruja. Gordon halusi tulevaan F1:seen Formula 1:ssä käytettävät jarrut, levyineen ja paloineen. Ideana asiassa oli totta kai suuri painon säästö, jolla saataisiin pyöräkohtaisesti painoa pois 18kg. Toiveet olivat korkealla, mutta niitä ei saatu toimimaan halutusti. Ne toimivat kuten pitikin rataolosuhteissa, kovissa nopeuksissa, mutta möräyssä kylmässä kelissä hitailla nopeuksilla jarrut olivat äkkinäiset ja tuntumaltaan huonot. Vaikka testejä tehtiin paljon, oli pakko hyväksyä asia ja vaihtaa suunnitelma Bremon suunnitelmiin teräslevyjarruihin, jotka toimivat kuten pitääkin. Tuntumaltaan ja teholtaan Bre-



1996 F1 GTR #15R close up to the Copit!

mon jarrut olivat sitä mitä haettiin. Samoihin aikoihin saatiin myös ensimmäinen F1:seen suunniteltu 36,5cm pituinen 6-lovinen manuaali testiin, joka asennettiin Albertin isolohko V8:sin poikittain – samoin kuten se olisi F1:ssäkin. Ongelmaksi muodostui kuitenkin yllättäen vaihdelaatikon suunnitellut välitykset, koska isolohko Chevy kiersi hädin tuskin 6500rpm, ja tuleva F1:sen laatikko oli suunniteltu 7500rpm:n kierrosluvuille, joten testaus jäi vähän alimitoitetuksi.



1994 F1 #018. Full GTR aeropack, LM spec Engine...

Kun BMW:ltä saatiin maaliskuun 4. päivä 1992 ensimmäinen V12, oli Albertin sisarauto – Edward jo odottamassa vuoroaan. Tiimi otti auton käsitteilyyn. Alkuperäinen runko leikattiin pois ja siihen modifioitiin riittävä kehikko kattamaan V12 ja koko vaihdelaatikkoinen ja jousituksineen. Autoon laitettiin myös tulevan F1:sen erilliset kaksiosaiset jäähdyttimet, joiden sijainti oli myös erilainen kuin Albertissa. Edward oli myös testiyksilönä tulevan F1:seen suunniteltuun hiilikuituiselle kytkimelle, jonka testit sujuivat odotusten mukaisesti. Lopulta autoon rakennettiin myös edellä mainitut jousituskomponentit yhdessä koko voimalinjan kanssa. Tämän jälkeen auto vietiin BMW:lle Muncheniin, jossa BMW testiryhmä ajoi autolla tuhansia kilometrejä määrittäen huoltovälit ja kaiken muun vaadittavan asiaan liittyen. Vaihdelaatikon välityksiä sekä moottorin ohjaus säädettiin pikkuhiljaa kohdalleen.



Autot rivissä Lounastauolla vikalla ajopäivänä.

Kun testit oli saatu päätökseen, autot purettiin ja niistä otettiin talteen kaikki vähänkin arvokas, jonka jälkeen ne kuljetettiin M23:sen päässä olevalle romuttamolle, kirjaimellisesti ne tuhottiin. Arvokas testityö oli tehty ja nyt keskityttiin tulevaan.!

MATERIAALEILLA ON VÄLIÄ!

Auton materiaaleja suunniteltaessa keveys oli kaikki kaikessa. Siihen aikaan yleisesti alumiiniputkirungot olivat muotia ja koripinnoiksi alumiini, teräs tai lasikuitu. Mutta nämä olisivat liian painavia materiaaleja, lisäksi lujuus ja kestävyys eivät täsmäisi yhdessä keveyden kanssa. Siihen aikaan McLaren oli jo suunnitellut ensimmäisen kokonaan hiilikuiturunkoisen komposiitti



#018 Ajopäivä numero 2. Vesisade!

rakenteisen Formula 1 auton MP4/1, joten miksei F1 tehtäisi myöskin hiilikuidusta? Etuina tulisivat keveys sekä luja kestävyys sekä onnettomuuksissa todella kestävä rakenne. Mutta haittapuolena oli huima hinta ja vaikea korjattavuus. Mutta jos autosta haluttiin kevyt ja parasta mitä rahalla saa, hiilikuitukomposiitti materiaalien käyttö oli ainoa vaihtoehto.

McLaren F1 on ensimmäinen kokonaan hiilikuiturunkoinen tuotantoauto maailmassa. Auton runko on täysin hiilikuitua kuten myös koripaneelit. Materiaaleina käytettiin mm. yksisuuntaista hiilikuitua, dyneema kuitua, Nomex hunajakennokuitua sekä alumiini hunajakennokuitua. Nämä kaikki olivat enemmän tai vähemmän tuttuja materiaaleja historian kilpa-autoista niin rungoista kuten koristakin, mutta nyt ne sovellettiin ensimmäistä kertaa katuautoon. Kuitenkin lähes 8 kertaa vahvempia materiaaleina kuin lasikuitu esimerkiksi sekä huomattavasti kevyempiä. F1:sen kori muodostuu yhteensä 48:sta erilaisesta komposiitti palasesta käsittäen koko hiilikuitumonokkirungon ympärille tulevan korin. Alumiinia ja magnesiumia ei auton rungossa tai koripaneeleissa käytetty. Niitä käytettiin sen sijaan jousituksen osissa sekä aerodynamiikkaa ohjaavassa takasiivessä.

ALUSTA KOHDALLEEN

Jousituksesta vastasi herra nimeltä Steve Randle. Koko tiimi Ronia, Mansou-

ria ja Gordonia myöten tiesivät tasan millainen auton jousituksesta pitäisi saada. Mukava, mutta jämäkkä, jolla ajaisi mielellään Euroopan läpi päivässä, väsymättä. Tiimillään oli edessään suuri työ löytää oikea jousitusgeometria mutkiin, optimaalinen käsiteltävyys, renkaisiin tarpeeksi pitoa eri olosuhteisiin. Myös ohjaukseen - sekä jarruihin liittyvät asiat piti saada ratkaistua. Lisäksi kaiken piti olla mahdollisimman vahvaa, mutta kevyttä, jottei massaa tulisi liikaa, joka taas vaikuttaisi ajotuntumaan. Kaikki tämä piti saada toimimaan ja vielä muistaa se, että autolla mahdollisesti jotkut asiakkaista saattaisivat käydä radallakin kokeilemassa auton ominaisuuksia. Joten rata-ajoakin piti miettiä vähän siinä sivussa. Jousitusjärjestelmää kehitettäessä apuna toimi Anthony Best Dynamics. Heiltä löytyi kuin tilauksesta sähköhydraulisesti toimivia testipenkkejä, joista oli suuri apu. McLarenilla oli runsaasti kokemusta kilpa-autoista, muttei urheiluautoista. Ongelmia piti ratkaista nopeasti, jotta projektia saatiin eteenpäin. Tiimi osti uuden Honda NSX:n, josta otettiin kaikki mahdollinen data talteen mitä tulee ajoneuvo dynamiikkaan ja jousitukseen, ajokäytökseen sekä jousitus geometriaan.

Myös Porschen uusien 928S sekä Jaguarin XJ6:sen jousitus mitattiin läpikotaisin ja data otettiin tarkemman tutkailun alle.



1995 F1 #043 - Kilometrejä mittarissa? Noin 2000.

Auton painojakautumaksi kaavailtiin 42% eteen ja 58% taakse. Lisäksi totta kai tiimi käytti paljon aikaa löytääkseen tarpeeksi vahvat jousitukseen tulevat osat, jotka kestäisivät kaarrekiihtyvyydet ja toimisivat niin kuin niiden pitää luotettavuuden kannalta. Tuulitunnelissa taas mitattiin optimaaliset pyörän liikeradat aerodynamiikan osalta. Autosta oli tarkoitus tehdä mukava, mutta myös suorituskykyä kestävä. Muttei kuitenkaan niin matalaa ja kovaa alustaltaan, jollainen esimerkiksi ”track day” auton pitäisi olla. Toisaalta F1:sen paino n.1100kg tarkoittaa myös sitä, ettei auton jousituksen tarvitse olla kivikova, maavaraa voi-



F1 #043 elektroniikka boksi.

neilla.

Apurunko, johon pultattiin kiinni jousituksen osat, jolla saatiin aikaiseksi kilpa-autoista tuttu ratkaisu. Näin saatiin jäykkä hyvin ohjattu jousitusgeometria, joka sitten pultattiin auton hiilikuiturunkoon neljän monikerroksisen puslien kautta puslat, jotka olivat nylonista ja kumista. Ratkaisu oli itse asiassa 25 kertaa jäykempi säteisesti kuin aksiaallisesti. Kun tehtiin näin, apukehikko oli vapaampi liikkumaan tehokkaammin eteen ja taaksepäin. Ideana oli suunnitella apurungon rakenteen vaatimat holkkien akselit ohjaamaan apurungon liikettä kaaren muodossa. Kaari puolestaan suuntasi

daan jättää auton keveyden vuoksi huonontamatta alustan ominaisuuksia. Jousitus toteutettiin lopulta päällekkäisillä kolmiotukivarsilla, joiden suunnittelussa on otettu huomioon myös pyörän pituussuuntainen jousto. Se mahdollistaa pyörän myötä elämisen joustotilanteessa ilman että pyörän liikkeestä tulee hallitsematon. Tämä lisää mukavuutta huonontamatta muita ominaisuuksia. Olka-akselit ja ylemmät tukivarret valmistettiin alumiiniseoksesta ja ne koneistettiin billet-alumiinista CNC-koneilla.

apurungon voimat suoraan renkaan kontaktipinnan keskelle, tienpintaan.

THE BRAKES!

Jarrut, uskomatonta kyllä yksi isoin yksittäinen asia auton painon suhteen ovat jarrut. Etenkin kun ne ovat kriittisessä paikassa sijainniltaan, mitä auton ajettavuuteen tulee. Joten päätös oli yksimielinen



1995 F1 #046 Keskiivikon kahvistopilla

hiilikuitujarrujen saamisesta tulevan F1:sen jarruiksi. Nimenomaan painon säästämisen takia. Joten yhtyettä otettiin Bremboon – Italialaiseen jarruspecialistiin, jonka nimi tänä päivänkin jarrusatuloissa saa aikaan ihastusta. Elettiin kesäkuuta 1990 kun hiilikuitu-hiilikuitu jarrut saatiin työn alle, jotka asennettiin testejä varten Albertin jarruiksi. Auto saatiin baanalle ja tuloksia alettiin odottaa innolla. Nopeasti oli kuitenkin selvää, että tehtävästi tulisi vähintäänkin mahdollon. Jarrut toimivat mahtavasti silloin kun niitä todella käytettiin ja ne pysyivät kuumina. Mutta kun nopeudet laskivat eikä jarruja käytetty – tuntuma oli kamala ja jarruissa ei ollut pitoa eikä tuntumaa. Saati, että auto varmasti pysähtyisi myös. Asiaa ei auttanut yhtään kylmä, kostea keli joka toi entisestään ongelmia. Mitä tahansa yritettiin, tulos oli aina sama. Tuli heinäkuu 1991 ja pitkien jarrutestien jälkeen oli myönnettävä, ettei hiilikuitulevy yhdessä hiilikuitu jarrupalojen kanssa yksinkertaisesti vain toimisi. Painoa tuli lisää, mutta toisaalta moottori antoi enemmän voimaa mitä oli laskettu, joten tilanne ei ollut niin paha kuin se voisi olla. Tiimi käänsi katseensa Porsche 928S:n jarruihin, Brembon ollessa mukana projektissa täysillä edelleen. Kaikille oli selvää mitä haettiin. Kuljettajan kannalta parasta ajajan autoa ja siihen yhtälöön ei mahtuisi minkäänlainen jarrutehostin eikä myöskään ABS-jarrut. Ne veisivät jarruista sen tuntuman, joka oli elintärkeä tässä kohtaa.



Onboard F1 #046!

Kun mitään tehostimia ei haluttu jarruihin, jarrupaine pyrittiin pitämään kohtuullisena isoilla jarrulevyillä, jolla saatiin vipuvoimaa tasoittamaan painetta. Lopulta Brembo kehitti McLarenille tilaustyönä jarrut. Sisäisesti jäähdytetyt ristiin poratut teräslevyt olivat edessä kokoa 332mm sekä takana 305mm. Si-



#046 ja BMW Motorsport S70/2 V12

säiset tuuletuskanavat saivat jarrut jäähtymään paremmin, kun taas ristiin-poraus piti jarrulevyn puhtaampana sekä autoivat tärkeää jarrutuntumaa olemaan parempi. Nelimäntäiset kilpa-autoista tutut jarrusatulat työstettiin alumiinista säästämään painoa. Ne olivat myös jäykemmät ja antoivat paremman tuntuman.. Myös alumiinista tehtiin käsijarrulle omat jarrusatulat molemmille puolille.



1996 F1 #048 - Classic Beauty!

Homma alkoi olla jo lopusuoralla kun asioita tarkasteltiin tuulitunnelissa, jossa löydettiin lisää downforcea auton aerodynamiikkaan jarrutuksen aikana asentamalla erillinen siiveke, joka nousisi ylös jarruja käytettäessä. Se toisi

vakautta jarruttamiseen paljon lisää, etenkin suurissa nopeuksissa. Siivekkeen aukaisunopeudeksi valittiin 40mph, jonka jälkeen se toisin konkreettista hyötyä auton käyttöön. Sitä ei koskaan suunniteltu niin sanotuksi ”ilmajarruksi”, mutta kun se oli käytössä jarrutuksen aikana, tiimi päätti lisätä pari pientä ilmanottoaukkoa takajarruille tuomaan jarrutuksen aikana niille lisää viileää ilmaa, jotta ne toimisivat paremmin. Jotta lämpö saatiin todella kuriin, tuo ilmajarrun sisäpinta päällystettiin 24 karaatin kullasta tehdyllä foliolla.

Jarrujen suhteen asiat päättyivät lopulta hyvin, vaikka iso pettymys hiilikuitujarrujen kanssa oli faktaa ja 18kg painon lisäys suunniteltuun oli tapahtunut – oltiin myös saavutettu kompromissi, joka toimi. Vanteet ovat myöskin tärkeä painon säästö kohde. Materiaali oli magnesium ja niille renkaat toimitettiin F1:seen tilaustyönä suunnitellut renkaat joko Goodyear tai Michelin. Rengas koko edessä oli 235/45ZR17 ja takana 315/45ZR17.

MATTER OF ELEGANCE!

McLaren F1:sen varustukseen kuuluu kaikesta keveys teemasta huolimatta hyvin varusteita. Ilmastointi on vakiovarusteena kuten myös Kenwoodin kanssa yhteistyössä toteutettu kevyt 10 CD:n vaihtaja, muttei radiota. Gor-

don Murray ei kuuntele radio-
ta.... Muita varusteita ovat mm.
sähköinen tuuli- sekä sivulasit
huurteen poistoon, sähköiset
ikkunat, keskuslukitus, kaikki
auton luukut saa ohjaamosta
käsin auki, sekä autossa on
myös kattovalot kuljettajalle
sekä matkustajille. Kuitenkin

käsittämättömin asia auton si-
sustuksessa on ohjaamon nah-
ka, joka on ohennettu painon
säästämiseksi 0,7mm paksuuteen, painon säästö käsittämätön 5kg. Kuljetta-
jan istuin on käsintehty ja se on tehty hiilikuidun, muovin ja polyesterin yh-
distelmästä. Jokainen auton penkki tehdään erikseen omistajan mittojen
mukaan ja penkki on verhoiltu kevyellä Connolly nahalla. F1:sen ohjauspyö-
rää ei saa säädettyä, mutta sitä vastoin pedal boxi on säädettävä ja geomet-
ria säädetään tarkasti jokaiselle kuljettajalle säätämällä ohjauspylvään sekä
pedal boxin etäisyyttä sekä ohjauspylvään korkeutta.



*1997 F1 #061. Hiljattain myyty 11,4ME nykyiselle
omistajalle. Auton omisti ennen Rowan Atkinoson.*



*1997 F1 #064 keskiviikon lounaspaikalla.
Edessä mm. Harrods #06R ja #13R.*

Muita erikoisuuksia sisustuksessa tai
oikeastaan auton varusteissa on osta-
jan mukaan tuleva täydellinen työka-
lusetti, jonka työkalut on tehty ti-
taanista. Myös auton mukana tulee
auton tavaratilan mittojen mukaan
tehty matkatavaralaukut, mukaan lu-
kien Golf bagi. Muutenkin auton pystyi
periaatteessa samaan sellaisena kun
asiakas sen halusi. Esimerkkinä Bru-
nein autot esimerkiksi, joissa on jos
jonkinlaista yksityiskohtaa saati George
Harrisonille uutena myyty auto, jos-
ta löytyy Beatles sanoituksia pieninä
annoksina sieltä sun täältä, hiilikuituun
– tai alumiinin kaiverrettuna.

Mitä ilmastointiin tulee, se toteutettiin
lopulta yrityksen omana tuotantona

käyttäen Diavia:n osia. Paino oli tässäkin kaikki kaikessa. Mitä tuulilasiin tulee, se on lämmitetty. Aivan. Laminoitu moni kaareva tuulilasi, jonka sisälle on plasmaa spreijaten laitettu lämmityskerros tai kalvo, miten sen nyt haluaakin sanoa. Näitä saa tosiaan edelleen, uutena. McLarenin varastosta.....Yritys tuotteen takana on nimeltään St Gobain. Stereot tulivat Kenwoodilta, joka teki kaikkensa painon suhteen, kokonaispaino 4kg kuuden 6cd:n vaihtajaboksi + muut laitteiston osat.



1997 F1 #066 The Classic Beauty Part 2!

SUORITUSKYKY JA ENNÄTYKSIÄ

McLaren F1 on edelleen maailman nopein vapaasti hengittävällä moottorilla varustettu tuotantoauto 386,4 Km/h huippunopeudellaan. Ennätysten ajoi ex- Harrods Racingin kuljettaja Andy Wallace Volkswagenin Ehra-Lessien testiradalla huhtikuussa 1998 McLarenin viimeisellä F1:sen prototyypillä XP5:lla. Autolla oli takanaan jo tossa vaiheessa mittava testiohjelma, eli malleja mittarissa riittävästi. Ennätystä tehdessä kierrosluvun rajoitin oli 7500rpm:ssä, mutta McLaren halusi kokeilla miten paljon auto kulkisi, koska

varaa oli vieläkin. Kierrosluvunrajoitinta nostettiin LM:n 8500rpm:ään, pieniä muutoksia aerodynamiikkaan ja tulokseksi saatiin uskomattomat 391kmh/8300rpm. Millbrook Proving Ground Bedfordshiressä, 3,2km ovaali radalla huippunopeustestissä keskituntinopeus 314,3km huippunopeuden ollessa 323,2kmh, kuljettajana Tiff Needel, auto XP5 prototyyppi. Mika Häkkinen puolestaan ajoi Nardossa



Hiljattain #05R:n omistajalle myyty #069 lähdössä keskiviikon ajolenkille.

XP3 prototyypillä mukavat 372kmh. Auto taittaa sprintin 0-322kmh (200mph) 28 sekunnissa. 400 metriä taituu ajassa 11,045 loppunopeudella 222kmh. Sprintti 0-100kmh taituu 3,2 sekunnissa.

HINNAT TÄNÄÄN

F1 Katuversio (Valmistettu 65kpl)

McLaren F1 oli uutena maailman kalleimpia urheiluautoja lähemmäs miljoonan Britti Punnan hinnallaan. Mr.Beanista tuttu herra nimeltä Sir Rowan Atkinson maksoi uutena 1997 vuosimallin F1:sestään 720 000£. Tänään hinnat ovat jotain ihan muuta. Tuo kyseinen F1 myytiin vuonna 2016 11,4 Miljoonan Punnan hinnalla uudelle omistajalle. 11 vuotta sitten Ruotsista myytiin eräs yksilö Eurooppaan tasan miljoonan Britti punnan hinnalla, tänään siitä saisi kymmenkertaisesti. Hinnat ovat tasaisesti nouseet. Asiaa ovat auttaneet monet huutokaupat, joiden hintataso on kerta toisensa jälkeen tehnyt ennätyksiä, 8 miljoonasta 10 ja yli. Tänään periaatteessa aivan tavallinen F1 on noin 10M Euron Punnan Dollarin hinnoissa, mitä vähemmän omistajia, mitä vähemmän kilometrejä, mitä erikoisempi alkuperäinen väri, sisusta ym. nostavat hintaa helposti miljoonilla, eikä hinnan nousu kehitys ole näillä näkymin pysähtymässä. Viimiset tiedot kertovat hintojen noususta. Bonhams myi hiljattain F1 #044:sen, mittarissa noin 15 000km. Nippa 14 miljoonaan Euroon yltänyt auto myytiin uudelle omistajalle. Tämä tarkoittaa sitä, että hinnat nousevat edelleen. Emme silti tiedä mitä muutamista yksilöistä on maksettu tai voitaisiin maksaa, niissä kun kilometrejä on vain 2000km paikoin.....

F1 GTR (Valmistettu 1995-1997 yhteensä 28 kpl)

GTR:ien hinnat ovat nousussa. Vielä noin 5 vuotta sitten näitä sai reilusti alle 2 Miljoon-



**Viiminen valmistunut F1 etualalla. #075.
Takana #007 ja #046.**



Viiminen valmistunut F1 GTR Longtail vuodelta 1997 - #28R lähdössä keskiviikon ajolenkille.

toautosta vähän alle 5 miljoonaa US Dollaria, mutta tänä päivänä hinnat ovat mahdollisesti 10M miljoonan lukemissa. Mitä enemmän kisahistoriaa, mitä nimekkäämmät kuljettajat ja voitot, sen enemmän siitä voi pyytää.

F1 GT (1997 Valmistettu 3 kpl)

F1 GT, joka pohjautuu lähempänä tähän F1 katuversioon olematta racecar asenteella tehty; tuotantomäärä 3 kappaletta, joten hinta on periaatteessa se, minkä myyjä siitä haluaa. Tosin 58GT:n kohdalla tätä ei voida ihan näin sanoa auton epäonnisen historian takia, jonka vuoksi se jouduttiin rakentamaan periaatteessa täysin uudelleen rakennuspalon takia. Muiden alkuperäisinä säilyneiden XP56F1GT:n ja 54F1GT:n kohdalla voidaan puhua suoraan asiasta "se mitä myyjä haluaa".

F1 LM (1995-1996 Valmistettu 6kpl)

F1 LM:n kohdalla on jotain faktaakin. McLaren arvioi varovaisesti pari vuotta sitten F1 LM:n hinnan olevan jossain 15 Miljoonan Punnan paikkeilla. Mutta noin

nalla, mutta viime vuosina näidenkin hinnat ovat nousseet taivaalle. Etenkin Le Mans historian omaavilla yksilöillä ei oikeastaan ole ylärajaa hinnan suhteen. Varovaisia huhuja on kuulunut, että näidenkin hinnat lähentelisivät jo 10-15M Britti Punnan lukemia. Longtailien osalta viimeisin myyty varma tieto on JJ Lehdon Ex Helsinki-Hockenheimin voit-



Tämä auto voitti FIA GT1 kisan Helsngissä 1997. F1 GTR Longtail #21R.

vuosi takaperin Japaniin uutena myyty LM2 tuli myyntiin Zaz Museon suljettua ovensa ja auto vaihtoi lopulta omistajaa huhujen mukaan noin 20 Miljoonalla Britti Punnal-la. Mutta jos esim. joku Brunein 3:sta yksilöstä tulisi myyntiin hintaa voidaan vain arvailla.



#21R. The Names on the Door.!

McLaren F1 tärkeimmät tiedot 1994-1998:

- McLaren valmisti kaiken kaikkiaan 5 prototyyppiä, jotka nimettiin XP1-XP5 nimillä auton testiaikana. XP1 tuhoutui testeissä Etelä Afrikassa, XP2 oli törmäystesteihin valmistettu yksilö.
- XP3:sen McLaren luovutti auton pääsuunnittelijalle Gordon Murraylle lahjaksi tekemästään työstä.
- XP4 myytiin asiakkaalle ja pitää majaansa tänään USA:ssa. XP5 löytyy edelleen McLarenin omistuksesta ja pitää majaansa MTC:ssä ; McLaren Technology Centressä Wokingissa. Se on myös nähty lukemattomissa lehdissä, koeajoissa kautta vuosien. Mukaan lukien Need For Speed II:sen demovideot. Viimeeksi XP5 nähtiin Evo Magazinen P1 vs F1 testissä.
- Katuversioita valmistettiin kaiken kaikkiaan 65 kappaletta, näistä 3 on tuhoutunut onnettomuuksissa.
- Kilpureiden rungot otettiin tuotannossa järjestyksessä työn alle, siksi valmistusmäärä ei täsmää runkonumeroitten kanssa, jos asioita tutkii tarkemmin.
- Tilaustyönä tehty BMW:n V12
- 6,1L, 48V, 4 yläpuolista nokka-akselia
- 627hv/7400rpm - 651Nm/5600rpm
- 6-lovinen manuaalivaihdelaatikko poikittain moottorin takana
- Paino 1138kg riippuen yksilöstä
- F1 GTR versioita valmistettiin kaiken kaikkiaan 28 kappaletta. 10 kappaletta vuonna 1995, 9 kappaletta vuonna 1996 ja 8 kappaletta vuonna 1997.
- F1 LM valmistusmäärä on 6 kappaletta, joista yksi on prototyyppi XP1 LM. LM:iä myytiin 5, joista 3 autoa meni Bruneille, yksi Japaniin ja yksi USA:an.



Allekirjoittanut sai "kylmät" työntötyypit #22R:stä! 1997 F1 GTR Longtail.

Nykyään Brunei omistaa edelleen näistä 3, Japaniin mennyt yksilö on tänään USA:ssa ja uutena USA:aan myyty pitää majaansa edelleen myös siellä.

- F1 GT versiota valmistettiin kaiken kaikkiaan 3 kappaletta. Joka pohjautui siis short tailiin, ja oli luokitusmallina FIA GT1 kauden GTR Longtail kilpurille. Näistä yksi eli XP56GT on McLarenin omistuksessa.

#58F1GT myytiin uutena Japaniin mutta on näillä näkymin Euroopassa. Ensimmäinen tehty F1 GT, rungoltaan #54F1GT meni uutena Bruneille, väriltään musta eikä siitä ole sen koommin näköhavaintoja ollut.

- Tuotanto määrät numeroittain:

- 1992 - 1 kpl XP1
- 1993 - 5 kpl XP2, XP3 XP4, #002
- 1994 - 24 kpl
- 1995 - 26 kpl, joista GTR:iä 10kpl ja XP1 LM
- 1996 - 21 kpl, joista GTR:iä 9kpl, LM:iä 5 kpl
- 1997 - 23 kpl, joista GTR Longtaileja 9kpl, sekä F1 GT 3 kappaletta
- 1998 - 6 kpl ja yksi vara runko

Tuhoutuneita yksilöitä on kaiken kaikkiaan 5, XP1 ja XP2 sekä 3 katuversiota #005, #010 ja #017.

LOPPUSANAT

It's The Dream... McLaren F1. Auto jota ei juuri nää edes Euroopan suurimmissa tapahtumissa, Goodwoosissa, Italiassa tai Saksassa tai Rankassa tai muuallakaan. Auto, joka voitti Le Mansin ensimmäisellä yrittämällä 40% muunnettuna kilpuriksi- yhden tuulitunnelipäivän jälkeen. Auto, jonka myytti, legenda syntyi lopullisesti JJ Lehdon käsissä tuossa uskomattomassa Le Mansissa vuonna 1995. Auto, josta on kirjoitettu ylistävästi 25 vuotta, joka

pesee vielä tänä päivänäkin analogisuudellaan ja täydellisyydellään ajajan näkökulmaa katsoen monet uudemmat, nopeammat tämän päivän parhaat superautot. Nähtyäni näitä yli 20 Ranskassa, moni suurista ikuisista mahdollistamista unelmista toteutui. Koettuani tämän auton sielun kyydissä istuessani kaksi eri kertaa ; - The Best Supercar Ever Made, There never will be another one - .

Kuvat.fi sivuilleni on syksyn mittaan tulossa kuvia McLaren F1 Owners Clubin 25th Anniversary Tourilta Ranskassa, jossa minulla oli suuri kunnia olla mukana koko viikon. Joten bookmarkkeihin kuva sivustoni osoite ja pysytte ajassa mukana!

Sami Aaltonen
www.samiaal.kuvat.fi
Instagram : samiaal80

***SUA:N HALLITUS TOIVOTTAA
BENSAA SUANISSA LEHDEN
LUKIJOILLE...***

***HYVÄÄ URHEILUAUTOTAPAHTUMA-
RIKASTA UUTTA VUOTTA 2018 !***

Kaikkea. Ja vähän päälle.

