

TIEDOTE 17.12.2008

Millainen on Hamiltonin unelmarata?

Lewis Hamilton suunnitteli huippuvaativan kilparadan yhteistyössä Mobil 1:n kanssa

Juhlistaakseen Lewis Hamiltonin loistavaa kautta, Vodafone McLaren Mercedesin teknologiayhteistyökumppani ExxonMobil esitti hänelle haasteen: britti sai tehtäväkseen suunnitella äärimmäistä huippua edustavan "superradan".

Tämä kuvitteellinen kilparata on yhdistelmä vaikeimpia kaarteita, shikaaneja ja suoria Hamiltonin lempiradoilta eri puolilta maailmaa. Se tarjoaa myös kiehtovaa sisäpiirin tietoa siitä, missä kuljettajan adrenaliinitasot ovat korkeimmillaan sekä auton tekniikka ja moottorin voiteluaine ovat kaikkein suurimman rasituksen alla. Idea on siis sama kuin suomalaiskuljettaja **Heikki Kovalaisen** 25. marraskuuta Helsingissä julkistamassa Heikki Kovalainen Mobil 1 Supercircuitissa.

Hamilton suunnitteli vastapäivään ajettavan radan haasteeksi sekä kuljettajan taidoille että auton tekniselle suorituskyvylle ja kestävyydelle. Monacon, Interlagosin, Silverstonen ja Spa-Francorchampsin ratojen kaarteita yhdistettiin osaksi hänen omaa unelmarataansa. Tuloksena on Lewis Hamiltonin Mobil 1 Supercircuit.

– Halusin luoda radan, joka olisi haastava, jännittävä ja ehdottomasti nautittava, mutta ennen kaikkea sellainen, jolle todella haluaisi päästä ajamaan ja joka muodostaisi todellisen testin kaikille kuljettajille ja kaikille autoille, **Lewis Hamilton** sanoo.

Voit tutustua Lewis Hamiltonin Mobil 1 Supercircuitiin osoitteessa www.mobil1.fi Radan PDF-version ja esittelyn DVD:llä saat osoitteesta: kirsi.pere@acsanafor.fi

Suomalaiskuljettaja HEIKKI KOVALAINEN julkisti oman Mobil 1 Supercircuitinsa Helsingissä 25. marraskuuta. Lisätietoja Heikin radasta saat osoitteesta: kirsi.pere@acsanafor.fi

Supercircuit alkaa maalisuoralta. Kun Hamilton odottaa punaisten valojen sammumista, hänen pulssinsa kohoaa 170 lyöntiin minuutissa, sillä edessä on poikkeuksellisen rankka rata kierros. Äkkiä valot sammuvat. Lewis nostaa kytintä, ja rata välittyy yli 750 hevosvoimaa hänen Vodafone McLaren Mercedes MP4-23 -autonsa takapyöristä. Lewis kiihdyttää kohti ensimmäistä kaarretta...

1. Kaarre 8, Istanbul Speed Parkin rata (viitosvaihde, 260 km/h, 5 g:n voima)

Kierros alkaa supernopealla kaarteella. Lewisiin kohdistuu jopa viittä g:tä vastaava voima hänen ajaessaan läpi vasemmalle kaartuvan mutkan, jossa on neljä erillistä lakipistettä eli tiukkaa kohtaa. Kyseessä on pisin ja fyysesti vaativin kaarre koko

kilpailukalenterissa. Pitkään vaikuttavat sivuttaisvoimat rasittavat moottorin 300 liikkuvaa osaa äärimmilleen ja laittavat Lewisin niskalihakset kovalle koetukselle. "Tämä kaarre on otettava aggressiivisesti. Kaarteen ensimmäisessä lakipisteessä oleva töyssy horjuttaa auton tasapainoa, ja auton asento siihen ajettaessa on valittava tarkkaan; muuten seurauksena saattaa olla voimakas hetkellinen yliohtautuvuus," Lewis sanoo.

2. Estoril, Magny Cours (viitosvaihde, 200 km/h, 3,5 g:n voima)

Lewisin niskalihakset eivät saa hengähdystaukoa, sillä seuraavana on vuorossa Estoril, toinen pitkä ja nopea kaarre. Se on kaksi lakipistettä sisältävä oikealle kaartuva mutka, jossa Lewisin on painettava kaasua pohjaan viitosvaihteella näkemättä kaarteen ulostuloa. Rata aaltoilee tehden 180 asteen käännöksen, jossa tuntuu kuin olisi huippunopealla vuoristoradalla. "Suuren nopeuden ansiosta auto kehittää paljon downforcea, ja tuntuu kuin se olisi kiinni radassa. Se on todella hauskaa, mutta on tärkeää tulla ulos kaarteesta oikein, koska seuraavana on pitkä suora," hän kertoo.

3. 130R, Suzuka (kuutosvaihde, 295 km/h, 4 g:n voima)

Lewisin on odotettava ensi vuoteen, ennen kuin hän pääsee ajamaan ensimmäisen kisansa Suzukan radalla, mutta radan pelottavan maineen vuoksi hän otti Mobil 1 Supercircuitiin mukaan kaksi kaarretta tältä radalta, jolla Japanin GP ennen ajettiin. 130R on vasemmalle kaartuva ja saanut nimensä siitä, että sen kaarevuussäde on 130 metriä. Kaarre ajetaan täydellä kaasulla ja suurimmalla vaihteella moottorin huutaessa suurimmalla käyntinopeudellaan 19 000 kierrosta minuutissa. Lewis kääntää juohevasti kaarteeseen ja antaa auton ajautua kaarteen ulostulossa sileiden reunakivien päälle menettääkseen mahdollisimman vähän nopeutta.

4. Eau Rouge, Spa-Francorchamps (seiskavaihde, 295 km/h, 3,5 g:n voima)

Kuten 130R:kin, Eau Rouge on kaarre, joka ajetaan täysillä. Kaarre koostuu itse asiassa kolmesta osasta eli ylämäessä olevasta nopeasta vasen-oikea-vasen-yhdistelmästä, jossa Lewisiin kohdistuu sekä sivuttais- että pystysuuntaisia g-voimia. "Tämä on yksi GP-sarjan parhaista kaarteista", Lewis sanoo. "Se ei ole kovin vaikea ajaa, mutta tuntuu jännittävältä koko matkan. Kun kiipeät ylös mäkeä, hetkeen ei ohjaamosta näy muuta kuin taivasta. On fantastinen tunne muuttua lähes painottomaksi mäen huipulla." Auto menettää hieman nopeuttaan kiivetessään ylös mäkeä, mutta koko kaarre ajetaan läpi vain yhdessä sekunnissa auton kulkiessa 305 km/h.

5. Tabac, Monaco (nelosvaihde, 172 km/h, 2,5 g:n voima)

Ajettuaan pitkän tovin kaasua pohjassa Lewisin on nyt varottava jättämästä jarrutusta liian myöhäiseksi tällä liukkaalla katurataosuudella. Tabac on kierroksen hitain kaarre, jonka läpi ajettaessa Mobil 1 -öljy Lewisin Mercedes V8 -moottorissa liikkuu nopeammin kuin itse auto. "Monacon GP:ssä käytämme suurinta mahdollista downforcea", Lewis sanoo, "joten auto tuntuu siltä kuin se olisi istutettu maahan. Mutta koska kaiteet ovat niin lähellä, virheille ei ole sijaa – on ajettava hyvin tarkasti." Kaarteen ulostulossa on muutama liukas valkea viiva, jotka voivat saada auton yliohtautumaan Lewisin ryhtyessä kiihdyttämään nopeutta. Paikka todella testaa kuljettajan ajotaitoja.

6. Kaarre 1, Suzuka (sisään viitosvaihteella, 255 km/h, 3,5 g:n voima)

Auto kiihdyttää nopeuttaan laskeuduttaessa kohti Suzukan radan ensimmäistä kaarretta. Lewis ajaa seiskavaihteella kääntäessään sisään tähän kaksi lakipistettä sisältävään oikealle kaartuvaan mutkaan, jonka läpi ajaessaan hänen on jarrutettava ja vaihdettava kolme pykälää pienempään ennen ensimmäistä tiukkaa kohta. Ratin suuntaa

vaihtamatta Lewis painaa auton kaarteeseen toiseen lakipisteeseen, missä hän lisää kaasua ja kiihdyttää ylämäkeen kohti kaarteeseen ulostulon reunakiviä.

7. Pouhon, Spa-Francorchamps (kuutosvaihde, 260 km/h, 4,5 g:n voima)

Puhon on toinen Mobil 1 Supercircuitiin valittu Spa-Francorchampsin kaarre. Suzukan ykköskaarteeseen tapaan Pouhonia lähestytään alamäkeen, mutta Lewis ei koske jarruihin ennen kuin hän kääntää auton sisään tähän kaksi lakipistettä sisältävään, vasemmalle kaartuvaan mutkaan. Tuntiessaan oikean hetken tulevan, hän vaihtaa rohkeasti yhden pykälän pienemmälle ja painaa kaasun pohjaan heti kun voi. "Nopeus täytyy yrittää säilyttää mahdollisimman hyvin tässä kaarteessa", Lewis sanoo, "ja se tarkoittaa, että täytyy uskaltaa painaa kaasua uudestaan pohjaan mahdollisimman pian. On oltava tarkkana, ettei kosketa reunakiviä."

8. Casino Square, Monaco (kolmosvaihde, 130 km/h, 2,5 g:n voima)

Kasino on Monacon kuuluisin maamerkki. Autot tulevat aukiolle kasinon pyöröovien vasemmalta puolelta ja kääntyvät seuraavaksi sokeana ajettavaan ja kuoppaiseen oikealle kaartavaan mutkaan. Lewis hidastaa autonsa nopeuden hieman runsaaseen 160 kilometriin tunnissa ja valitsee ajolinjansa radan keskeltä mutkaan sisään menoa varten. "Minusta on todella nautittavaa ajaa täällä koska mutkia tulee jatkuvasti lisää. Kuljettaja ei juuri ehdi lepäämään," hän sanoo. Heti tultuaan lakipisteen reunakiveykselle, hän painaa kaasun uudelleen pohjaan varoen samalla kahta kaarteeseen ulostulossa olevaa töyssyä. Ne voivat aiheuttaa pyörien sutimista ja estää häntä hyödyntämästä Mercedes-Benz V8 -moottorinsa tehoa täysillä.

9. Mergulho, Interlagos (nelosvaihde, 175 km/h, 3 g:n voima)

Juuri tässä kaarteessa, kauden päättäneen Brasilian osakilpailun viimeisellä kierroksella Lewis valmistautui ohittamaan Timo Glockin. Ohitus onnistui, tuloksena oli viides sija sekä miehen ensimmäinen maailmanmestaruus. Lewis ei kuitenkaan ottanut kaarretta mukaan Mobil 1 Supercircuitiin tämän takia. "Tämä on hyvin epätasainen vasemmalle kaartuva mutka, joka ajetaan alamäkeen. Siinä voi pitää suuremman nopeuden kuin aluksi luulisi, sillä kaarteeseen keskellä oleva painauma auttaa auton kääntämisessä. Kuljettaja joutuu ajamaan aivan rajoilla, ja auto on hallittava todella hyvin, jotta sen saa pidettyä käsissä." Kaarteesta on tärkeää tulla ulos siististi, sillä saatu nopeus kuljettaa Lewisin aina kierroksen viimeiseen kaarteeseen Copseen saakka.

10. Copse, Silverstone (seiskavaihde, 290 km/h, 4,5 g:n voima)

Tämä on yksi GP-ratojen nopeimmista kaarteista, joka vaatii Lewisin huomiota monella tavalla. Hän lähestyy mutkaa seiskavaihteella ja sananmukaisesti paistaa auton kohti lakipisteessä olevaa kaidetta. Syynä on se, että tässä kohden kaide erottaa varikkosuoran ja radan, minkä vuoksi kaarre ajetaan nopeudella 273 km/h täysin sokkona. "Jarruihin ei auta koskea", Lewis sanoo. "Sinun on käännettävä sisään kaarteeseen nostamalla kaasua vain hiukan ja toivottava pääseväsi läpi." Tuulen suunta vaikuttaa auton käytökseen, koska vastatuuli kehittää enemmän aerodynaamista downforcea kuin myötätuuli. "Oikeissa olosuhteissa voit ajaa Copsen nostamatta jalkaasi kaasulta, mutta se on melko hurjaa menoa," hän lisää.

Tämän jälkeen Lewis antaa MP4-23-autonsa ajautua tasaisille reunakiville, painaa kaasun pohjaan leikatakseen maaliviivan ja aloittaakseen uuden kierroksen.

Mobil 1 Supercircuit: vilkaisu konepellin alle

- **Lähtöviiva**

Kun moottori käynnistetään ja kierrokset nousevat, öljyn lämpötila kohoaa nopeasti: se saavuttaa normaalin toimintalämpötilansa noin 30 sekunnin kuluttua tallista lähdön jälkeen, hyvissä ajoin ennen kuin Lewis aloittaa kierroksensa. Moottorin käynnistämisestä lähtien voiteluaineen yhtenä tehtävänä on poistaa lämpöä moottorin liikkuvista osista, ja se poistaakin noin 30 prosenttia syntyvästä lämmöstä.

1. **Istanbul: kaarre 8**

Kun Lewis kiihdyttää autoa vaihtaen jatkuvasti suuremmalle vaihteelle, moottorin käyntinopeus saavuttaa suurimman arvonsa eli 19 000 kierrosta minuutissa saavuttaessa ensimmäiseen kaarteeseen. Mobil 1 -öljy joutuu ponnistelemaan suojatakseen moottorin yli 300 liikkuvaa osaa, jotka liikkuvat edestakaisin 500 kertaa nopeammin kuin Lewisin sydän lyö.

2. **Magny-Cours: Estoril**

Tultuaan ulos Istanbulin kahdeksannesta kaarteesta Hamilton tulee suoraan Estorilin kaarteeseen ilman, että välissä on suoraa osuutta, ja jatkaa sitten kohti kolmen vaativan kaarteiden vaativaa yhdistelmää.

3. **Suzuka: 130R**

Tämä kaarre on mukana, vaikkei Lewis ole vielä kertaakaan kilpaillut Suzukan radalla F1-autolla, sillä 130R on niin merkittävä koko lajin kannalta. Kaarretta lähestytään kaasua pohjassa takasuoraa pitkin nostamatta kaasupoljinta juuri lainkaan, mikä lisää moottorin rasitusta paineen kasvaessa.

4. **Spa-Francorchamps: Eau Rouge**

Suzukan 130R-kaarteiden ulostulo yhdistyy sitä seuraavaan Eau Rouge -osuuteen, jolloin kaasua on jonkin aikaa aivan pohjassa. Silloin Mobil 1 -voiteluaineeseen kohdistuva voima on vastaava kuin jos neljän Mercedes-auton paino kohdistuisi sormenpäätä pienemmälle alalle.

5. **Monaco: kaarre 12, Tabac**

Tabac on yksi hitaista kaarteista, mutta sikäli armoton, että ajajat helposti hipovat ahtaita kaiteita yrittäessään saavuttaa hyviä kierrosaikoja. Koska Hamilton joutuu kaarteeseen takia nopeasti pudottamaan nopeutensa alle 160 kilometriin tunnissa, Mobil 1 -voiteluaine liikkuu moottorissa itse autoa nopeammin.

6. **Suzuka: kaarre 1**

Suzukan kaarre 1 on yksi Supercircuitin vaikeimmista. Sitä lähestytään kaasupohjassa pitkältä suoralta maksiminopeudella, noin 321 km/h. Auton tekniikasta otetaan tilanteessa kaikki irti, mikä testaa kuljettajan kanttia ja ajotaitoa.

7. Spa Francorchamps: Pouhon

Toisin kuin Tabac, Pouhon on kaarre, jossa ei voi ajaa reunakivien yli. Kun kuljettaja saapuu kaarteeseen suurimmalla mahdollisella nopeudella, hänen on painettava kaasua uudelleen niin pian kuin mahdollista, jolloin autoon kohdistuvat sekä kaarteeseen että kiihtyvyyden aiheuttamat rasitukset. Pyörän laakereissa ja vetoakselin nivelissä käytettävä synteettinen Mobilith SHC -rasva minimoi pyörimisvastuksen, minkä ansiosta Lewis voi ajaa tämän erittäin nopean Pouhon-kaarteeseen läpi mahdollisimman nopeasti, kuutosvaihteella nopeuden ollessa 260 km/h.

8. Monaco: Casino

Tämä kaarre on vuosien varrella ollut osa Vodafone McLaren Mercedes -tiimin suurta menestystarinaa, sillä talli on saavuttanut Monacossa enemmän voittoja kuin mikään toinen valmistaja.

9. Interlagos: Mergulho

Casino-kaarteeseen jälkeen Supercircuit jatkuu kohti Mergulhoa, joka on yksi viimeisistä tärkeistä Interlagosin radan kaarteista. Tässä paikassa Hamilton ajaa aivan äärirajoilla: "Suunnittelemani Supercircuit-radasta toiseksi viimeisenä kaarteena Mergulho todella testaa sekä kehoa että autoa. Kuljettajan on oltava sekä kärsivällinen että keskittynyt, kun hän tulee ulos kaarteesta ja jatkaa vauhdilla kohti Copsea."

10. Silverstone: Copse

Auto kulkee huippunopeutta matkallaan kohti Copsen hiusneulamutkaa, joka on viimeisenä ennen loppusuoraa. Tässä kohdassa vaihteistossa olevan synteettisen öljyn kerros - joka on noin 80 kertaa ihmisen hiusta ohuempi - joutuu valtavan paineen alle, pitäessään hammaspyörien pinnat erillään.

Lisätietoa:

Viestintätoimisto AC-Sanafor

Kirsi Pere

kirsi.pere@acsanafor.fi

puh. 050 320 3180

Asiakkaat ovat luottaneet ExxonMobilin voiteluaineisiin jo yli 130 vuotta. ExxonMobilin tuotteita markkinoidaan lähes 200 maassa. Tuotteet edustavat suorituskykyä, innovatiivisuutta ja asiantuntemusta. Synteettisten voiteluöljyjen toimialajohtaja ExxonMobil valmistaa tuotteita auto- ja tukkukaupan sekä eri teollisuustuotannon aloille. ExxonMobil ymmärtää, että liiketaloudellinen menestys ja sosiaalinen vastuu kulkevat käsi kädessä. Siksi ExxonMobil työskentelee tiiviisti tukeakseen yhteisöjä, joissa se toimii sitoutuen ylläpitämään korkeimmat eettiset periaatteet, noudattamaan paikallista lainsäädäntöä sekä kunnioittamaan paikallisia ja kansallisia kulttuureja. ExxonMobil - nimeä käytetään tarkoituksenmukaisesti, kun viitataan Exxon Mobil Corporationiin tai johonkin sen kanssa samaan konserniin kuuluvaan yhtiöön.