

Kaunis ja nopea



AJOPUKU JA KYPÄRÄ KÄTKEVÄT YLLÄTYKSEN. NIIDEN ALTA LÖYTYY NUORI NAINEN - JASMIN SARJOS - JOKA KALLIO RACINGIN YAMAHALLA HAASTAA MIEHET RR:N SUPERS-TOCK 600 -LUOKASSA.

JARMO VAINIO, teksti
TOMMI TUOMI, kuva

/// Mulla oli ensin katupyörä, jolla ajelin pari vuotta. Kävin sitten kokeilemassa ajamista Motoparkin radalla ja jäin heti koukkuun. Seuraavaksi pyörät vaihtuivat kyykkymallisiin. Alunperin tarkoitukseni ei edes ollut ajaa kilpaa, mutta kun vauhtini kasvoi, kaverini ylipuhui minut osallistumaan.

Ensimmäinen kyykkypyöräni oli kilvellinen 1000 cm³. Kun aloin katsella kilvettä, valitsin 600-kuutioisen. Se on kokoiselleni naiselle helpompi.

Luokan pyörät ovat lähellä vakioita. Esimerkiksi Yamaha, jolla ajoin vielä 2010, oli käytännössä vakio. Oli siihen asennettu shifteri ja jalkatappisarjat ym, mutta alusta, putkisto sekä sähkötkin olivat vakiot. Pääsin kuitenkin sillä ihan hyvään vauhtiin, joten kaikkea kaikessa ei merkitse se, kenellä on huippuunsa asti viritettu pyörä. Suomessa radat ovat niin lyhyitä ja hitaita, että huipputehoja enemmän ratkaisee pyörän ajettavuus. Alusta on tärkeässä roolissa ja pyörään on pystyttävä luottamaan.

Koneeseen ei saa tehdä muuta kuin vaihtaa kannentiivisteen, jolla saamme puristuksia vähän kasvatetuksi. Vakionokka-akseleita saa ajoittaa ja moottorinohjauspuoli on vapaa. Muuten osien on oltava vakioita. Nelisylinteris-

ten iskutilavuus on 600 cm³, mutta kolmisylinterinen Triumph sai olla 675-kuutioinen.

Teho on aina hieman häilyvä asia, mutta takarenkaalta dynossa mitattua tehoa on suunnilleen 120 hv. Aivan vakiopyörässä hevosvoimia on 105. Tällainen moottori kiertää yli 16 000 r/min. Lähinnä on kysymys siitä, mihin kierrosluku halutaan rajoittaa. Kisakäyttöön tarkoitettu moottorin ohjausyksiköllä huippukierrokset ovat 16 300–16 400.

Vaihteita on kuusi. Rattaita; toisiovälitystä, saa muuttaa, mutta vaihdelaatikosta ei saa muuttaa mitään. Nykyään ollaan menty enemmän vakiosäätöihin, joilla pyritään laskemaan kustannuksia. Periaatteessa tekniikan pitäisi kestää yksi kausi. Kierrosluku ja puristukset ratkaisevat. Jos tyytyvä vähempään, käyttötunteja on enemmän, mutta näinhän se aina menee.

Kun en ole ajanut muiden luokkien pyörillä, tätä on vaikea verrata mihinkään. Olen kokeillut muita 600-kuutioisia ja Yamahasta tykkään tällä hetkellä eniten. Olen ajanut Yamahalla kausina 2008–2010. Viime kauden Triumphiini verrattuna tämä on aika helppo ja kevyt ajaa sekä yliohtautuvampi kääntyen hyvin.

SM-kisoja on neljällä moottoriradalla ja Räyskälän lentokentällä. Mieliratani vaihtelee, mutta Kemorasta olen tykännyt aina. Sen asvaltti on tasainen ja rata on nopea, jossa on ajettavia kouruja enemmän kuin muualla. Viime kesänä ajoin paljon myös Alastarolla ja tykkään siitäkin, koska se on monipuolinen ja tekninen. Onhan kaikissa radoissa puolensa.

Tämän hetken treeneissä olen keskittynyt käsisivoimien hankintaan. Eri vuodenaikoina teen

erilaisia treenejä; syksyllä kuntosalitreenejä ja nyt kevättä kohden enemmän aerobista. Alan juosta ja muutan harjoittelun enemmän kestävyystreeniksi. Oikeastaan ei ole kysymys siitä, että pitäisi olla huippukunnossa, vaan ajotekniikan pitää olla oikea ja pyörän on toimittava. Jos pystyy ajamaan rennosti, se on aina kotiinpäin.

Tietenkin yläkropalta vaaditaan lihaskestävyttä, mutta on RR vähemmän fyysisempää kuin motocross. Kunnan on kuitenkin oltava sellainen, ettei viimeisillä kierroksilla ala väsyä ja tehdä virheitä.

Vuodenvaihteessa sain Yamahan crossipyörän, jolla ajaminen on hyvää treeniä. Pääasia on, että ajaa jotakin; crossia, enduroa, jäärataa tai kelkalla. On ihan eri asia lähteä ekaan kilpailuun, jos ei 6–7 kuukauden kilpailutauon aikana ole ajanut mitään.

Viime kaudella pakka oli välillä sekaisin, kun en tiennyt johtuivatko huonot tulokseni pyörästä vai kuskista. Jos kysyin kolmelta ihmiseltä apua, jokainen oli eri mieltä. Itseluottamus kävi jossakin vaiheessa aika pohjalla. Oli hyvä juttu, että asiat selvisivät ja sain varmuuteni takaisin. Ei menestymättömyys ollutkaan siitä kiinni etten osaisi ajaa. Alkavalla kaudella taustallani on hyvä team ja **Vesa Kallio** auttaa pyörän säätämisessä.

Haaveenani on, että olisin tässä hommassa mahdollisimman hyvä ja pääsisin pitkälle. On selvä, että jos haluan ajamaan Suomen ulkopuolelle, pitää ensin pärjätä täällä. En koe, että naisena olemiselläni paikkaisiin jotakin, vaan minun on oltava ihan yhtä hyvä kuin muidenkin osallistujien."