

BATTER
ENERGY DRINK



Jesse Krohn

— MY RACE DIARY 2008



Kausi toi mestaruuksia.





Terveisiä kilpa-autoilun maailmasta. Kausi 2008 oli täynnä jännittäviä tapahtumia ja tulokset mukavia. Ohessa kooste kauden tapahtumista.

Kaudeksi 2008 valitsimme kilpailuluokaksi Formula Renault 2.0 -luokan ja tiimiksi Tommi Suvannon P1 Motorsportin. Tommilla on vuosien kokemus formuloista ja hyviä tuloksia saavutuksenaan.

Autoksi sain tehdasuuden laitteen, jonka Tommi haki Italiasta maaliskuussa. Italiasta auto vietiin suoraan Englantiin Alan Dockingin pajalle. Uuden auton saattaminen kilpailukuntoon vei 4-5 mekaanikolta 7 päivää ja työtunteja kertyi keskimäärin 14 tuntia per päivä. Ei siis ihan pikkujuttu ottaa uutta Formulaa käyttöön. Työn tekeminen ammattilaisten avustuksella kuitenkin oli kannattavaa sillä yhtään teknistä vikaa ei kauden aikana ollut ja laite oli kilpailukykyinen. Ajoimme ensimmäisen "Shake Down -testin Silverstonen Stowe radalla ja seuraavana päivänä osallistumme Englannin FR 2.0 sarjan viralliseen testipäivään. Iltapäivällä vauhtimme oli jo kärjen tasoa ja pienet ongelmat ratkaistuna.

Suuret kiitokset Alan Dockingille ja hänen henkilökunnalleen tästä korvaavattomasta avusta. Näillä eväillä oli hyvä suunnistaa kohti Suomea.



Ensimmäinen Formula Renault -kisa Riikassa 3-4.5.2008

Suomessa ajettujen Alastaron ja Vetelin testien jälkeen oli suuntanamme Latvian Riika. Siellä oli tarkoitus ajaa ensimmäinen NEZ-sarjan osakilpailu. Se oli samalla minun ensimmäinen kilpailuviikonloppuni Formula Renault -luokan autolla.

Riikan rata oli erittäin hieno. Keskinopeus radalla oli 170 km/h ja rataa ympäröi noin metrin korkuiset betonivallit. Radalla ei ollut juuri ollenkaan turva-aluetta, joka tarkoitti ulosajon merkittävään täystuhoa. Yksi luokkani autoista osuikin seinään, eikä sillä sen jälkeen ole ajettu.

Testit Riikassa sujui hyvin ja olin koko testien ajan nopein, vaikka olin ensimmäistä kertaa radalla. Aika-ajot sujui testien tapaan hyvin ja otin paulut molempiin lähtiin. Ensimmäisessä aika-ajossa eroa seuraavaan tuli viisi sekuntia ja toisessa aika-ajossa 2,5 sek. Ensimmäinen aika-ajo ajettiin kaatosateessa ja toinen kuivalla. Voitin Ensimmäisen Formula Renault kisaviikonlopun molemmat lähdöt ylivoimaisesti ja siirryin samalla NEZ -sarjan johtoon.





Rata SM Ahvenistolla

Pari viikkoa Riikan jälkeen rata-autoilun Suomenmestaruuskausi käynnistyi Ahvenistolla. Riikan voiton jälkeen itseluottamus oli korkealla ja pääsy kotiradalle ajamaan nosti mielialan vielä korkeammalle. Testit Ahvenistolla sujuivat erinomaisesti ja olin koko ajan nopein. Olin tyytyväinen autoon ja tiimi teki erinomaista työtä auton kanssa. Lähtökohta viikonloppuun ei voisi olla parempi.



Aika-ajot sujuivat testien tapaan hyvin ja otin paalut 1,2 sekunnin erolla seuraavaan. Ensimmäisessä lähdössä otin huonon startin ja putoisin toiseksi. Onnistuin kuitenkin ensimmäisen kierroksen aikana nousemaan takaisin kärkeen ja johdin kisan loppuun asti. Eroa maalissa seuraavaan tuli vajaa 10 sekuntia. Toisessa lähdössä petrasin startissa ja lähdin hyvin liikkeelle pitäen ykköspaikan ensimmäiseen mutkaan. Kasvatin kisassa tasaisesti eroa seuraavaan ja eroa tulikin loppujen lopuksi yli 20 sekuntia. Kolmannessa lähdössä otin jälleen hyvän startin ja pidin paikkani kärjessä. Ajoin kisan läpi tasaisen varmasti eroa kasvattaen. Ajelin rauhassa maaliin, varmistaakseni täydet SM-pisteet ensimmäisen kisaviikonlopun osalta. Ensimmäinen lähtö ajettiin kuivalla, toinen välikelillä ja kolmas kovassa vesisateessa.

Brittien mestaruus-sarjan osakilpailu Silverstonessa 7-8.6.2008.

Sain mahdollisuuden lähteä Englantiin ajamaan Formula Renaultia, Mark Burdett Motorsport –tallissa. Kisa ajettiin Silverstonen GP-radalla, joten testiä ennen kisa ei ollut paljon. Olin ensimmäistä kertaa radalla ja testiä oli vain 55 minuuttia. Rata on lähes 6 km pitkä, joten tiesin radan oppimisen olevan vaikeaa siinä ajassa.



Ensimmäinen testi sujuikin ajomäärään nähden hyvin ja olin sijalla 16. Kaikki muut olivat ajaneet radalla ennenkin, joten kärkeen pääsy oli erittäin vaikeaa. Tiesin kuitenkin pystyväni parantamaan vauhtiani kisaviikonlopun edetessä, vaikka auton säädöt eivät olleet sellaiset kuin halusin niiden olevan. Lyhyessä 55 min testissä oli aikaa harjoitella vain rataa, joten autojen säätöjen hakemiseen ei ollut aikaa.

Seuraavana oli vuorossa 25 minuutin pituinen aika-ajo. GP radalla on erittäin tärkeää, että paras kierrosaika tulee toisella kierroksella – kun renkaat ovat parhaimmillaan. Minun ongelmat alkoivat kuitenkin jo aika-ajon ensimmäisellä kierroksella. Alaspäin vaihdettaessa en saanut vaihteita päälle, joka tekee hyvän kierrosajan saamisesta mahdotonta. Kävin varikolla kerto-

massa ongelmasta mekaanikoille, mutta he eivät löytäneet autosta mitään vikaa. Vaihdoinni siis vain uudet renkaat ja menin takaisin radalle. En edelleenkään saanut vaihteita päälle ja ongelma paheni joka vaihdolla. Lopulta vaihdekeppi irtosi kokonaan, enkä saanut vaihteita vaihdettua ollenkaan. Mekaanikkoni oli kiristänyt vaihdekepin lukitsevan pultin väärään paikkaan, jonka seurauksena se pääsi ensin liikkumaan taaksepäin ja irtosi lopulta kokonaan. Tiimi myönsi tehneensä virheen ja pyysi anteeksi. Jäin aika-ajossa vasta 19, koska en saanut yhtään kierrosta ilman vaihdeongelmia.



Ensimmäiseen kisaan starttasin paikalta 19 ja onnistuin nousemaan kisan aikana 12. Toiseen lähtöön starttasin paikalta 20 ja nousin 11. Ohittaminen oli erittäin vaikeaa, koska kaikki olivat niin tasaisia. Ansaitsin suorituksellani kuitenkin "päävän kuljettaja" -palkinnon, vaikka kymmenen joukkoon pääsyyn ei kierrokset aivan riittäneet.

Alastaron SM ja NEC 14-15.6.08

Alastaron kisoihin valmistautuminen alkoi talvitesteillä jo huhtikuussa. Testit sujuivat silloin hyvin ja odotukset kisaviikonloppuun olivat kovat. Ennen kisaviikonloppua oli mahdollista ajaa erittäin paljon testiä, taisi olla jopa kuusi tuntia. Päätimmekin ajaa lähes kaikki testit.

Jo ensimmäisessä testissä huomasimme jonkun olevan vialla, sillä ajat eivät olleet lähellekään samaa luokkaa kun talvitesteissä. Ajattelimme että sää ei vain mahdollistanut samankaltaisia aikoja. Vika ei kuitenkaan ollut siinä, vaan autoni ruiskusuuttimet olivat tukossa ja tehoa puuttui noin 20 hevosvoimaa. Olin vian takia ajanut sijalla 15-20 koko testien ajan ja heti vian korjauksen jälkeen olin sijalla viisi.

NEC aika-ajossa oli mukana lähes 30 autoa, jonka seurauksena ruuhkaa oli tiedossa. Aika-ajo oli vain 15 minuuttia joten tarkkana piti olla. Epäonnistuimme taktiikan kanssa pahasti, sillä menin heti aika-ajon alussa radalle ja taisin olla ensimmäinen radalla. Tilanne näytti silloin hyvältä, koska luulin saavani vapaita kierroksia. Näin ei kuitenkaan ollut, vaan ollessani nopealla kierroksella muut alkoivat tulemaan radalle. He suorittivat omia lämmittelykierroksiaan, joten he olivat huomattavasti hitaampia. Oma aika-ajoni oli sillä selvä, enkä saanut yhtään vapaita kierroksia jääden aika-ajossa sijalle 19.

SM aika-ajo ei sujunut yhtään sen paremmin, sillä jo toisella kierroksella SM-sarjassa vierailut kusi ajoi pihalle ja tuli hiekalta suoraan eteeni, jonka seurauksena menetin etusiiven. SM aika-ajo oli myöskin vain vartin mittainen, joten emme kerinneet vaihtamaan etusiipeä. Jäin aika-ajossa ensimmäistä kertaa toiseksi.

Ensimmäisessä NEC-lähdössä nousin sijalta 19 juuri kymmenen parhaan joukkoon ollen kymmenes. Toisessa lähdössä menetin jälleen etusiiven toisella kierroksella, jonka seurauksena kisan jäi kesken. Ensimmäisessä SM-lähdössä nousin muutaman kierroksen jälkeen kärkeen ja voitin ensimmäisen lähdön. Toisessa lähdössä menetin jälleen etusiiven, mutta ajoin silti maaliin toisena.

SM Pärnu 28-29.6.2008

Pärnussa oli mahdollisuus ajaa kaksi päivää testiä ennen varsinaista kisaviikonloppua. Ajoimme kaikki testit, joissa olin jokaisessa nopein ja sama vauhti jatkui myös aika-ajossa, jossa otin paalupaikan molempiin lähtöihin. Ensimmäisessä lähdössä starttasin huonosti, jonka seurauksena putosin kolmanneksi. Nousin lähdön aikana kuitenkin takaisin kärkeen voittaen muutaman sekunnin erolla seuraavaan. Toisessa lähdössä sain hyvän startin ja pysyin kärjessä kisan alusta loppuun.





Snetterton UK Renault 12-13.7.2008

Pärnun jälkeen suuntasin takaisin Englantiin. Tiiminä ei enää ollut Mark Burdett vaan CR Scuderia, joka on yksi Brittien Mestaruus-sarjan kärkitiimeistä. He johtivat kuskiensa mestaruus-sarjaa ja olivat tiimipisteissä toisena.

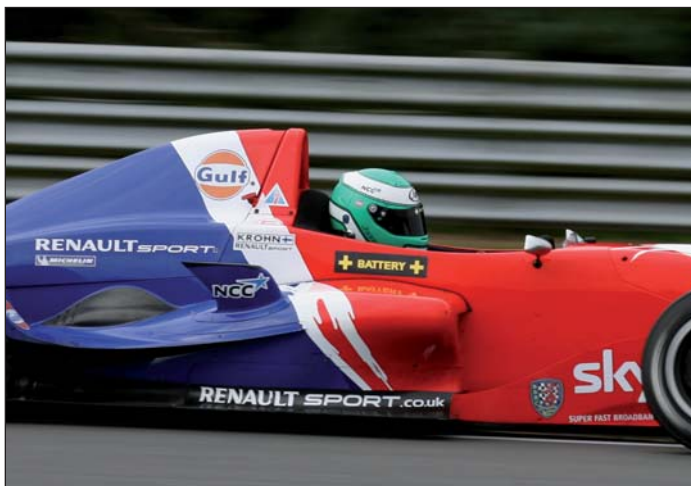
Kisaviikonloppuun valmistauduttiin perinteisesti kahden päivän testeillä. Teimme penkin ja sovitimme ajoasennon jo muutamaa päivää ennen testejä CR Scuderian pajalla, jottei kisapaikalla tarvitsi huolehtia siitä. Testit Snettertonissa lähti hyvin käyntiin ja olin aamun ensimmäisessä osuudessa kolmanneksi nopein. Pysyin kaksi päiväisten testien aikana koko ajan kymmenen joukossa, ollen sateella jopa nopein.



Seuraavana oli vuorossa aika-ajo. En onnistunut siinä aivan tavoitteiden mukaisesti. Vaan jäin juuri Top 10 ulkopuolelle ollen 12. Toisessa aika-ajossa olin kymmenes. Ensimmäisessä kisassa nousin kymmenenneksi. Toisessa lähdössä nousin hyvin ollen välillä jopa 6. En kuitenkaan pystynyt pitämään paikkaani kauaa, sillä huomasin koneeni lämpöjen olevan reippaasti yli sata astetta. En tiennyt mikä oli vikana, joten jatkoin matkaani pikkuhiljaa hyytyvällä autolla. Pian lämmöt olivat jo 210° C ja koneen tehon puutteen huomasi jo selkeästi, enkä pystynyt enää käyttämään suurinta vaihdetta. Ajoin kuitenkin maaliin sijalla 8, vaikka kone oli räjähtämispisteessä. Varikolle päästyäni kone sulki ja syykin selvisi nopeasti, kivi oli lävistänyt jäädyttäjän jonka seurauksena vedet olivat valuneet ulos.

Oulton Park UK 26-27.7.2008

Seuraava kisa Englannissa ajettiin Oulton Parkissa National radalla, joka on hiukan erilainen kuin GP-rata, jota olin ennen ajanut. Testiä sai kuitenkin ajaa 45 minuuttia, joten radan oppimiseen oli aikaa. Testit sujuivat hyvin ja sain ajettua hyvin kierroksia ennen aika-ajoa. Aika-ajossa en saanut parasta irti renkaista, joten olin siinä vasta sijalla 8 – tosin vain pari kymmenystä kärkeä perässä.



Ensimmäisessä kisassa sain hyvän lähdön ja nousin muutaman sijan parin ensimmäisen mutkan aikana. Edessäni ollut kuski spinnasi ensimmäisessä mutkassa ja hipaisi takapyörääni juuri sen verran että se tyhjeni kolmannen mutkan ulostulossa. Putosin tämän seurauksena viimeiseksi mutta pääsin varikolle vaihdattamaan renkaani. Renkaan vaihdon jälkeen ajoin monta kisan nopeinta kierrosta peräkkäin, mutta olin pudonnut jo niin kauas kärjestä etten päässyt ohittamaan ketään ja jäin sijalle 18.

Toisessa lähdössä oli myös vähän epäonnea mukana kun toisella kierroksella Japanilainen tiimikaverini jarruttin hairpin mutkaan liian myöhään ja ajoi ylitseni. Molempien kisa jäi siihen.



SM Botniaring 9-10.8.2008

Botniaringille lähdettäessä johdin SM-sarjaa täysin pistein. Odotettavissa oli kuitenkin tiukka viikonloppu, sillä kilpailukumppanini oli testannut Jurvan radalla paljon.

Ensimmäiset testikilometrit ajettiin sateen kastelemalla radalla. Loppupäivästä pääsi ajamaan kuivalla radalla. Olin jokaisessa testissä nopein, vaikka en testeissä käyttänyt uusia renkaita. Aika-ajossa sama tahti jatkui ja ajoin paa-lulle viikonlopun molempiin lähtöihin. Ensimmäisessä kisassa ajoin lähdöstä maaliin johdossa ja voitin kisan turvalisella erolla seuraavaan.

Toisessa lähdössä ei voittaminen ollutkaan niin helppoa. Otin kohtuullisen lähdön ja pysyin lähdössä kärjessä. En kuitenkaan pystynyt pitämään paikkaani kahta kierrosta pidempään liukkaiden renkaiden takia ja putosin toiseksi. Ajauduin ohituksessa likaiselle linjalle, jonka seurauksena renkaissa ei ollut pitoa seuraavaan puoleen kierrokseen. Jäinkin kärjessä ajaneelle sen verran etten saanut häntä enää kisan aikana kiinni ja jäin kakkoseksi.



Silverstone UK 30-31.8.2008

Viimeksi Silverstonella ajettiin GP-radalla, mutta tällä kertaa National-radalla. National-rata on pituudeltaan noin yksi kolmasosa GP-radasta.

Testiaikaa ennen aika-ajoa oli jälleen tutut 45 minuuttia. Testit sujui hyvin ja pysyin hyvin kärjen vauhdissa. Aika-ajossa tutut ongelmat jatkuivat. En saanut parasta irti renkaista, jonka seurauksena olin kymmenes.

Ensimmäisessä lähdössä nousin hyvin toisella kierroksella olin jo viidentenä. Tämä lysti loppui kuitenkin lyhyeen kun Edessäni ollut spinnasi ja sinkoutui nurmikolta takasin radalle osuen minua takapyörään. Osuma rikkoi auton vasemman takakulman niin pahasti, etten pystynyt enää jatkamaan. Vauhtia osuma hetkellä oli noin kaksisataa.

Toisessa kisassa sain erittäin hyvän startin ja nousin paikalta 10. neljänneksi ensimmäisen suoran aikana. Paikalla kaksi ajanut tiimikaverini kuitenkin spinnasi joka aiheutti hässäkkää. Edessäni ollut löi jarrut pohjaan, enkä ehtinyt väistämään häntä osuen häntä vaihdelaatikkoon. Menetin kolarissa etusiiven, mutta pystyin jatkamaan kisassa sijalla neljä.

Ajoin kisassa sijalla neljä lähes puolet kisasta saaden kakkosen ja kolmosen jopa kiinni. Kaikki meni hyvin siihen asti kunnes takapyöräni lämpeni niin paljon että auto alkoi aliohjaaman. Putosin sen jälkeen tasaista tahtia, ollen lopulta kisassa 14.



BATTERY
ENERGY DRINK



Jesse Krohn

MY RACE DIARY 2008

Viimeinen SM osakilpailu Ahvenisto 6-7.9.2008



siinä jo neljänneksi kauas johtavasta autosta. Nousin kuitenkin nopeasti kolmanneksi ja aloin ottaa kolmantena ajanutta kiinni. Sainkin hänet nopeasti kiinni mutten pystynyt ohittamaan, joten jäin kolmanneksi. Kolmannessa lähdössä otin lähes yhtä huonon startin ja putosin kolmanneksi. Nousin kisan aikana kakkoseksi ja ajoin ykkösen kiinni mutten päässyt ohi. Ajoimme maaliin aivan peräkkäin.

Ahveniston kisaviikonloppuun valmistautuminen aloitettiin perinteisesti keskiviikon treenipäivällä. Olin jokaisessa testisessiossa nopein.

Ajoin kaikkiin kolmeen aika-ajoon pohjat, joten lähtökohdat mestaruuden varmistamiseen olivat hyvät. Minun täytyi ensimmäisessä lähdössä ajaa kakkosena sarjassa olevan edellä maaliin ja mestaruus olisi varma. Onnistuinkin tässä hyvällä marginaalilla ja varmistin mestaruuden jo lauantain ensimmäisessä kisalähdössä.

Sunnuntain kaksi seuraavaa lähtöä eivät sujuneet aivan yhtä mallikkaasti. Toisessa lähdössä sammutin auton lähtöruutuun pudoten

Mugello Italia 13-14.9.2008

Viimeisen Britannian Renault-kisan jälkeen sain mahdollisuuden lähteä Italiaan ajamaan Renaultilla paikallisessa mestaruus-sarjassa. Lähdin matkaan pienellä varoitusajalla. Kisa oli tarkoitus ajaa Mugellon radalla, josta en ennen kisaviikonloppua tiennyt paljoakaan. Katsoin YouTubeista Incar-kamera -videoita ja sain hyviä neuvoja Vilanderin Tonilta. Näillä eväillä lähdin Italiaan.



Testiä, ennen aika-ajoa sai ajaa neljä tuntia, joka on erittäin paljon normaaliin perjantain testiin nähden. En kuitenkaan saanut testiä kaikkea irti sillä 38 asteen kuume vaikeutti keskittymistä 30 asteen helteessä. Sain kuitenkin paljon kierroksia ja jo testeissä vauhti oli kohdallaan.

Seuraavaksi vuorossa oli aika-ajo. Vettä tuli kaatamalla koko lauantaipäivän, joten tiedossa oli sade aika-ajo. Se sopi minulle mainiosti. Aika-ajo lähti käyntiin ja olin heti toisen kierroksen jälkeen nopein ja pysyin paalulla monta kierrosta peräkkäin aivan aika-ajon loppuun asti. Aika-ajon aikana ei satanut vettä joten lämpimässä säässä rata kuivui erittäin nopeasti.

Minut otettiin sisään juuri ennen aika-ajon loppua. Kerroin kuitenkin nopeasti tiimille, että rata on kuivumassa ja että parhaat ajat ajetaan nyt. Lähdin takaisin radalle, mutta jäin ruuhkaan enkä saanut parannettua kierrosaikaani jäädessä kuudenneksi ja kymmenenneksi. Tiimi oli suoritukseeni kuitenkin tyytyväinen ja kisoihin lähdettiin hyvillä mielin. Ensimmäinen kisa ei sujunut aivan suunnitelmien mukaan. Kisailu Italiassa on hyvin erilaista kuin esimerkiksi Englannissa eikä kunnioitusta toista kuljettajaa kohtaa juuri ollut havaittavissa. Jäin tämän seurauksena sumppuun lähdössä ja putosin monta sijaa. Nousin nopeasti takaisin omalle paikalleni. Mutta en kuitenkaan pysynyt siinä pitkään



kun minut ajatettiin ulos nopeassa Arabbiatta-mutkassa ja spinnasin. Putosin viimeiseksi ja lähdin ajamaan muuta joukkoa kiinni, mutten onnistunut ohittamaan montaa autoa ennen ruutulippua. Ajoin maaliin sijalla 18, autoja kisassa oli 28.

Toisessa lähdössä oli märkää ja erittäin kova kaatosade. Starttasin kisaan paikalta kuusi. Turvallisuus syistä otettiin lentävä lähtö. En kuitenkaan päässyt ensimmäistä mutkaa pidemmälle, sillä huonon näkyvyyden seurauksena edessäni ollut jarrutteli pari sataa metriä ennen mutkaa ja hänellä oli speed trapissä 40 km/h hitaampi vauhti kuin minulla. Osuin häntä perään, koska en nähnyt eteeni ja kisani jäi kesken.



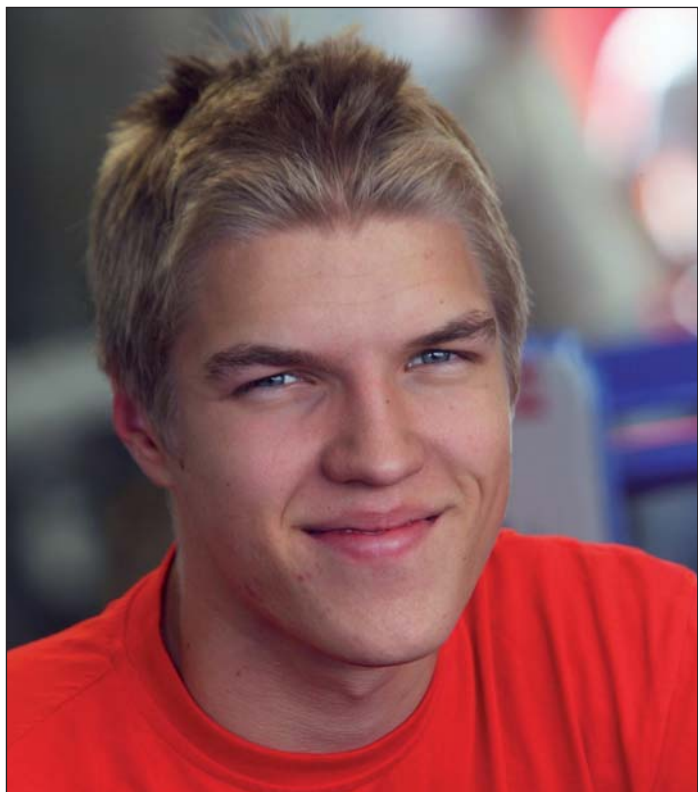
Monza Italy 11-12.10.2008

Sain Mugellon kisan jälkeen toisen mahdollisuuden lähteä takaisin Italiaan, tällä kertaa Monzaan. Testiä ennen aika-ajoa sai ajaa kolme tuntia. Minun testit jäivät kuitenkin turhan lyhyeen, kun ensimmäisen viiden minuutin jälkeen vaihdelaatikko hajosi. Sitä korjattiinkin sitten seuraavat puolitoista tuntia. Loppujen lopuksi sain ajaa noin tunnin. Tämä ei Monzan radalla aivan riittänyt ja se näkyi aika-ajo tuloksessakin, jäin siinä toiseksi viimeiseksi. Kisoissa onnistuin vähän paremmin ja nousin ensimmäisessä kisassa 16. ja toisessa kisassa olin 15.

Brands Hatch Formula Ford Festival 17-19.10.2008

Kauden viimeisen Renault kilpailun jälkeen siirryin takaisin Formula Fordin rattiin Englantiin Festareiden merkeissä. Palasin takaisin viimevuoden tiimin luokse, RAY Sporttiin. Kisaviikko ajettiin läpi tutulla kaavalla. Tiistai, keskiviikko ja torstai ajettiin testiä, lauantaina oli vuorossa aika-ajot sekä pari erää ja sunnuntaina ajetaan finaali.

Viikko lähti osaltani mielenkiintoisesti käyntiin, kun piti totutella taas täysin uuteen ajotyylisiin. Sen merkeissä meni tiistai ja keskiviikko. Torstaina aloimme enemmän miettiä auton säätöjä ja saimmekin päivän päätteeksi auton säädöt kohdilleen ja ajat kilpailukykyisiksi. Odotukset aika-ajoon olivat kovat, mutta tulos siinä ei ollut tavoitteen mukainen. Jäin kahdeksanneksi pienen taktiikka virheen seurauksena. Aika-ajoa oli tietämättämme siirretty lähes puolella tunnilla aikaisemmaksi, joten pääsin joukon viimeisenä radalle. Silloin ajattelin että tämänhän on hyvä juttu, voin rauhassa jäädä odottelemaan tyhjää tilaa. Kun minulla oli puoli kierrosta edellä olevaan päätin aloittaa nopean kierroksen. Aivan ensimmäisen aika-ajo kierroksen lopulla eteeni kuitenkin tuli hitaamman luokan zetec auto, joka pilasi ensimmäisen kierrokseni. Tämän jälkeen tuli loput hitaammat autot joiden perässä menetin tärkeitä kierroksia ja parhaan rengaspidon. Nopeimmalla kierroksellani jouduin ohittamaan, jonka seurauksena menetin pari kymmenystä.





Ensimmäiseen erään starttasin paikalta kahdeksan, enkä pystynyt erän aikana nousemaan kuin yhden sijan ollen seitsemäs. Semifinaaliin starttasin paikalta seitsemän. Kisani loppui kuitenkin lyhyeen, kun lähdön jälkeen kakkos mutkaan mentäessä takanani ollut yritti tunkea nurmikon kautta ohi jarruttaen liian myöhään. En ehtinyt väistää häntä, joten hän osui minuun ja kisani jäi kesken. Kolarin seurauksena jouduin last chance kisaan, johon jouduin starttaamaan viimeisestä lähtöruudusta ja minun piti tulla maaliin neljän parhaan joukossa. Autoja oli 12. Aikaa tehtävän suorittamiseen minulla oli viisi kierrosta. Ohitin muutaman ensimmäisen kierroksen aikana tarvittavan määrän autoja tullen kolmantena maaliin.

Finaaliin starttasin lähes viimeiseltä paikalta. Onnistuin lähdössä hyvin ja ohitin monta autoa ennen ensimmäistä mutkaa. Riemu kuitenkin loppui lyhyeen, kun toisen mutkan ulostulossa joku ajoi kylkeeni ja sinkouduin rengasvalliin.

Hockenheim F3 testi 3.11.2008

Ajoimme yhden päivän saksan Hockenheimissa, Suomalaisen ADRF teamin kanssa. Testit lähti käyntiin radan opetelulla hieman vaikeissa olosuhteissa, jossa pari mutkaa oli vielä märkänä. Mutkat kuitenkin kuivui nopeasti ja ajat parani nopeasti kelin parantuessa. Testit sujui muuten hyvin, paitsi takakatteen irtoaminen haittasi vähän aamupäivän testiä. Loppupäivä sujui ongelmitta ja ajat olivat hyviä. Uusi epävirallinen rataennätys ja 1.4 sekuntia seuraavaan saman luokan autoon.

WSR 3.5 testi Paul Ricardilla 5.11.2008

Formula Renault luokan Suomenmestaruudesta palkinoksi ansaitsin testi 3,5 litraisella World Series Renaultilla. Testeihin valmistautuminen alkoi jo kauan ennen varsinaista testiä kovalla kuntoharjoittelulla ja rataan tutustumisella mm.YouTuben avulla. Testi oli tarkoitus ajaa keskiviikkona 5.11., joten suuntasin radalle jo tiistaina tekemään penkkiä ja laittamaan ajoasentoa kuntoon. Sää tiistaina oli erittäin sateinen ja samanlaista säättä oli odotettavissa myös seuraavalle päivälle.

Keskiviikko alkoikin sateisissa merkeissä, joten ensimmäiset kierrokset WSR 3.5:lla ajoin sateella. Pito sateella vastasikin FR 2.0 auton pitoa kuivalla. Autossa kytkin ja vaihteet on sijoitettu rattiin, joka helpottaa ajamista etenkin sateella, kun ei tarvinnut päästää käsiä irti rattista. Kun tehoa on noin 450 hp ilman luistonestoa, niin on parempi pitää kädet rattissa koko ajan.

Aamun ensimmäiset ajot sujuivat hyvin ja olin aamulla sateella seitsemänneksi nopein noin 20 kierroksen jälkeen. Rata alkoi kuivumaan aamuseSSION loppua kohti, joten tiimi päätti odottaa radan kuivumista. Pääsin radalle seuraavan kerran kun ajoaikaa oli jäljellä enää noin 45 minuuttia. Rata oli jo niin kuiva että sliksellä ajaminen oli mahdollista, vaikka radalla oli vielä paikoin kosteaa. Kuivalla ajaminen olikin jo aivan uusi kokemus. Vauhti ja pito autossa oli aivan toista luokkaa kun missään mitä olin ikinä päässyt ajamaan. Rattiakin sai vääntää ihan tosissaan.

Kuivan kelin testitkin sujui hyvin ja kellotin aamun kahdeksanneksi nopeimman ajan. Pääsin testissä ajamaan yhteensä 43 kierrosta, joten radan ja uuden auton oppiminen piti tehdä mahdollisimman nopeassa ajassa eikä virheiden tekemiseen ollut varaa. Testi oli tosi mukava kokemus ja hyvä tulos monen kokeneemman joukossa antoi itseluottamusta ja on mukava tietää mitä tulevaisuudessa odottaa.

Terveisin Jesse Krohn





Nurburgring F3 testi 13.11.2008

WSR testin jälkeen palasin takaisin saksaan ajamaan ADRF tiimin F3 autoa, tällä kertaa Nurburgingin radalla. Testit siellä sujui myöskin hyvin ja olin jälleen oman luokan autoista nopein tällä kertaa kolmen kymmenyksen erolla seuraavaan. Testit Hockenheimissa ja Nurburgingillä ajettiin 2003 vuoden trophy luokan, Formula 3 autolla.

Catalunya Formula 3 testi 18-19.12.2008

Kauden päätteeksi sain mahdollisuuden lähteä testaamaan Formula 3:sella Espanjaan tutun RP Motorsport tiimin kanssa, Italian sarjan -08 autolla. Testit lähti surkeissa merkeissä käyntiin kun heti ensimmäisessä ajossa moottorissa ilmeni jotain vikaa. Ensimmäinen testipäivä menikin moottorivian selvittämisen merkeissä, eikä vikaa saatu koko päivän aikana korjattua. Toisen testipäivän pari ensimmäistä vetoa meni myöskin vian kanssa taistellessa. Päivän kahteen viimeiseen ajoon saimme vian selvitettyä ja moottorin ensimmäistä kertaa kuntoon. Vika oli ruiskutuksen ohjausyksikössä. Heti vian korjaamisen jälkeen olin testeissä nopein ja loppujen lopuksi päivän kolmanneksi nopein, kolme kymmenystä nopeimmasta ajasta.

Terveisin,

Jesse Krohn



Kiitos tuesta.

Thank You for Support.

- Gulf öljyt
- NCC Rakennus
- Battery Energy Drink
- Ikkunakalvot.fi
- Arai kypärät / Brandt
- Momo
- Minimaailma.fi
- Hebex
- Water Toys
- Mainos Ässä

- P1 Motorsport
- Alan Docking Racing
- Mark Burdet Motorsport
- CR Scuderia
- RP Motorsport
- ADRF

- Tommi Suvanto
- Timo Roppo
- Juhan Vehmas
- Mangnus Ehrnrooth
- Satu Ehrnrooth
- Toni Leivo
- Harri Lumivirta
- Yrjö Takkula
- Heikki Liiri
- Toni Vilander
- Alan Docking
- Mika Salo
- Jokke Kalliola
- Kurt Sevon
- Mikko Ahola
- Chris Hubbart



Jesse Krohn Curriculum Vitae

Born: 3 September 1990 – Nurmijärvi, Finland
Lives: Hämeenlinna, Finland
Nationality: Finnish
Marital status: Single
Website: www.jessekrohn.com
Favourite circuit: Ahvenisto (Finland)

CAREER HIGHLIGHTS

2008 Jesse drove the Finnish, Nez and Estonian Formula Renault Championships winning them all. He took eight pole positions, fastest lap in ten starts and he won eight out of ten races. Jesse also drove a couple races in the British and the Italian Formula Renault Championship, Four race weekends in the UK Renault and two race weekends in the Italian Renault. His best finish in the UK Renault was eighth and 13th in the Italian Renault championship. The Formula Ford Festival with Ray Sport was ruined after a crash in the final.

2007

Formula Ford UK Championship – competed in 14 of the 25 races and finished 17th overall.
Finnish Formula 3 Championship – competed in 12 races, winning six of them on his way to finishing second in the Championship.
Formula Ford Festival (UK) - 8th place
Super Kart in Sweden – competed in one race, finishing third.

2006

Formula Ford (Scandinavia and UK) – Eighth place in Finnish Championship
Formula Ford Festival (UK) – 10th place
Formula Ford UK Winter Series – second place

2005

Testing saloon cars, Monoposto and Super Kart. During his time in karting, Jesse took nearly 100 podium finishes and won the Club Championship three times, won two silver medals and came third twice.

2004

ICA Junior in Scandinavia and Middle Europe

2003

ICA Junior in Scandinavia

2002

Raket Junior, Raket Senior in Finland
Formula Junior in Denmark

2001

Mini class in Finland and Denmark

2000

Mini class

1999

Junior Mini class

1996-98

Cadet Karting Winner of the Bemböle Circuit Cadet Championship & 1st and third in Southern Finland Championship

Classes where he has participated:

Over Formula racing career he has driven over 70 race starts.

He won 16 races taken pole 16 times and been on the podium 23 times.

- 1996 Cadet
- 1997 Cadet
- 1998 Cadet
- 1999 Junior Mini class.
- 2000 Mini class.
- 2001 Mini class Finland and Denmark
- 2002 Raket Junior, Raket Senior in Finland and Formula Junior Denmark
- 2003 ICA Junior in Scandinavia.
- 2004 ICA Junior in Scandinavia and Europe.
- 2005 Testing Saloon cars, Monoposto and Super kart.
- 2006 Formula Ford Scandinavia and UK.
- 2007 Formula Ford UK Championship.
Finnish Formula 3 Championship.
Formula Ford Festival in UK.
Super Kart in Sweden.
- 2008 Formula Renault 2.0: Finnish Championship, NEZ, NEC, Italian Championship and British FR 2.0