

●● Kun kisat oli ajettu, viimeinenkin Camarolähtö oli saatu takaisin varikolle, katseli Keke Rosberg ylös Ahveniston rinteille ja tuumasi hiljaisella äänellä: "Tulihan niitä, toivottavasti pitivät näkemästään."

Kekeä saadaankin hyvin pitkälle kiittää siitä, että yleisöä oli saapunut paikalle näin runsaasti. Onhan Keken vierailu kotimaassaan sen verran harvinainen tapahtuma, että melkein jokainen autourheilun harrastaja haluaa itse käydä seuraamassa että osaako se Rosberg nyt sitten ajaa niinkuin väitetään.

Camarot, joita Ahvenistolle saapui lähes kolmekymmentä autokuntaa, pitivät perjantaina harjoituksia. Kuumat tilanteet alkoivat kuitenkin kehittyä lämpimään suuntaan jo torstai-iltana, kun kisan järjestäjät saivat Colin Chapmanilta sähkösen, missä todettiin, että Lotus-tallin F1-kuljettajan, Elio de Angelisin on oltava Silverstonen radalla Englannissa maanantai-iltana klo 09 testaamassa ykköstään. Eli sähkö tarkoitti sitä, että Elio de Angelis ei saavukaan Suomeen vaan pysyy Englannissa.

Kahden F1-kuljettajan yhteenisku Ahveniston radalla siis oli vaarassa jäädä näkemättä.

Hätä ei kuitenkaan ollut ihan tuon näköinen, Keke tarttui hommiin ja soitti ensin omalle tallipäällikölleen ja kysyi Chico Serralle luvan ajaa Suomessa.

Myöntävän vastauksen jälkeen puhelu Chicolle, joka oli heti valmis hommiin kuultuaan, että hän saa alleen samanlaisen ajokin kuin Kekelläkin on.

Ongelmaksi muodostuivat kuitenkin aikataulut. British Airwaysillä Chico saatiin perjantaina iltapäivällä Seutulankentälle, mutta entä siitä eteenpäin vilkkaasti Ahvenistolle.

AHVENISTON VAUHTIPÄIVÄT:

PEKKA TOIVONEN, teksti
HOLGER EKLUND, MARKO MÄKINEN, kuvat

Tampereen UA:n vuosittainen mammuttitapahtuma, Ahveniston Vauhtipäivät keräsi tänä vuonna Ahveniston rinteille 24000 katsojaa kahden päivän kisoihin.

Katsottavaa todella oli. Kaksi-, kolmi- ja nelipyöräiset ajokit kiersivät rataa tiheään tahtiin, oli PM- ja SM-kamppailuja. Pääosissa esiintyivät tietenkin Camarot kolmen erän kisoillaan.

MAMMUTTI- KISAT MAMMUTTI- YLEISÖLLE

No, tietenkin helikopterilla, lausui Keke. Ja niin toimittiin.

Ahveniston radalla on määräys, jonka mukaan kaiken moottorin päirän on päätyttävä ehdottomasti viimeistään klo 17.00. Ja tästä ei anneta periksi tuumaakaan, muuten loppuu koko radan kilpailutoiminta.

Camaroiden viimeinen harjoitus perjantaina, aika-ajo, alkoi aikataulun mukaan klo 16.45. Paria minuuttia ennen tätä aikamäärää ilmestyi radan yläpuolelle Serraa kuljettava helikopteri, joka laskeutui varikon päättyyn.

Chico hyppäsi alas koneesta, ajotamineet valmiiksi päälle puettuna ja kypärä kännysssä.

Parta ajamattomana ja lakanan- kalpeana keikkuvan helikopterimatkan jälkeen Chico heitettiin valkoiseen Camaroonsa, Keke antoi muutaman sanan evästyksen, joka kuului suurin piirtein seuraavasti: "Tässä ei sitten ole jarruja, se puskee pirusti suoraan. Nyt sinulla on noin neljä kierrosta aikaa ajaa itsellesi mahdollisimman hyvä lähtöpaikka. Aja varovasti, mutta kovaa."

Kun Chicolle vielä neuvottiin auton kojelaudan nappulat, päräytti mies koneen käyntiin ja häipyi muun autoletkan mukana radalle.

"Olihan siinä vähän orpo olo," kertoi Serra vähän myöhemmin.

"Kun tulini ensimmäisen kerran tuon harjanteen päälle, en edes tiennyt kääntyykö rata sen takana oikealle vai vasemmalle."

"Ja sitä paitsi se oli täsmälleen ensimmäinen kerta, kun istuin henkilöautossa kilpailutarkoituksessa."

Oudosta autosta ja vieläkin oudommasta radasta huolimatta brasilialainen raapaisi heti kolmannella kierroksella sentään 16 nopeimman harjoitusajan. Kaverin päähän ei mil-



Rautaa ja räminää. Pari ensimmäistä Camaroa on jo karannut ulos kuvasta, muu lauma seuraa perässä. Etualalla nojailevat Mini Lundqvist ja Jokke Kallio toisiinsa, keskellä rypälettä näkyy tummana autonäköinen Keken pirssi.

lään vain meinannut mennä se, että neljä kierrosta oli kaikki mitä hän sai harjoitella. Taisi kaveri ihmetellä suomalaisten puuhia melkoisen runsaasti.

UNELMAOHITUS

Kun lauantaina kerääntyi viivalle runsaat 20 Camaroa aloittaakseen kamppailun Suomen osakilpailun pisteistä, lähti Keke liikkeelle viidenneltä paikalta. Startin jälkeen Keke

kuitenkin peitettiin tehokkaasti pusiin, josta hän selvisi vasta ensimmäisen kaarteen jälkeen autoletkaan seitsemännelle sijalle. Alukiihdytyksessä lennätettiin peltiä tietenkin tavanomaiseen tapaan, pahiten tilanteesta kärsi Jokke Kallio, jonka auto sai sellaisen tärskyn, että vaihdosalkku jätti Jokelle käteen vain tyhjää pyörivän hämmentimen. Onneksi päälle juuttui kolmosvaihte, jolla Jokke pääsi sentään kiertä-

mään koko erän. Suolenkillä turkulainen joutui lipsuttelemaan kytkimellä lisää vauhtia, kierrokset kun tuppasivat tietenkin yksivaihteisessa putoamaan hälyttävästi.

Junnu Marko, joka oli päässyt Tuisku Urpialan avustuksella valitsemaan itselleen ajokin jo viikkoa ennen kilpailua Ruotsista, joutui jättämään pelin kesken öljyjen vähennytyä.

Robert Lappalainen rikkoi kytki-

mensä heti startissa ja ajoi varikolle lähtökiihdytyksen jälkeen. Myös Olli Virtanen ja Timo Tuomikoski jättivät kisan kesken.

Mutta Keke Rosberg jatkoi nousemistaan. Seitsemänneltä sijalta hän korjasi edestään kaksi kilpailijaa jo toisella kierroksella ja sen jälkeen yhden toisensa perään, kunnes viimeisen kierroksen alussa mies oli päässyt kolmanneksi, Ulf Larssonin kantaan.

Kun viimeinen kierros alkoi, muutti Keke ajolinjojaan pääsuoralla, narutti Larssonin peittämään radan keskilinjaa, sai kerättyä riittävästi vauhtia ja painui loppujen lopuksi varikon nousussa yleisön hurratessa rinnalle ja täsmälleen vain Cameron levyisestä reiästä kauniisti ohi.

"No, se oli sellainen koulu-esimerkki ohituksesta," Keke naureskeli varikolla.

"Autot eivät hipaisseetkaan toisiaan ja silloinhan se oli hoidettava, olihan kysymys viimeisestä mahdollisuudesta."

Peter Norlander, viime kauden Camero-voittaja oli mennyt menojaan, Keke oli toinen, Larsson kolmas ja Mini Lundqvist ja Jokke Kallio seuraavilla sijoilla.

Chico Serra nousi taustalta lähteneenä mukavasti kahdeksanneksi, vaikka auton konehuoneessa oli kesken kisan poistunut kaksi sylinteriä käytöstä. Muuten mies oli tyytyväinen suorituksensa, ihmetteli vain suunnattomasti ruotsalaisten halua ajaa hänen autonsa päälle.

"Välillä oli oikein ahdasta," Serra kertoi.

"Pahimmillaan niitä taisi olla kimpussa kolmekin kappaletta, eikä siinä ollut kysymys kilpaa ajamisesta, vaan pelkästä päälle karkailusta."

TILANNE VAKIOITUU

Sunnuntaina oli edessä kaksi Camarostarttia ja kun autoja oli paikkailtu varikolla koko yö, alkoivat odotukset olla korkealla päivän valkenemisen myötä. Katsojia vaelsi paikalle laumoittain, sunnuntain määrä oli n. 17 000 katsojaa.

Keke pääsi starttaamaan eturivistä keskipaikalta, Jokke Kallio ja Mini Lundqvist toisesta rivistä, Juhani Marko neljännestä, Olli Virtanen viidennestä rivistä ja Robert Lappalainen takaa.

Startti meni jälleen Kekeltä pipariksi. Musta-punainen Camero jäi jauhamaan paikalleen, kun muut lähtivät enemmän tai vähemmän, etenkin takariviläisten tyyliin, liikkeelle varastaen.

Keke kuitenkin osoitti kokemuksensa, huomattuaan jääneensä, ei hän painunutkaan muiden tavoin suoraan tiheimpään laumaan, vaan pauskasi auton ulkoradalle, jossa mies kipusi tyhjää latua pitkin kolistelevien autojen ohi kolmannelle sijalle.

Perässä Keke sai vedettyä Joken ja Minin.

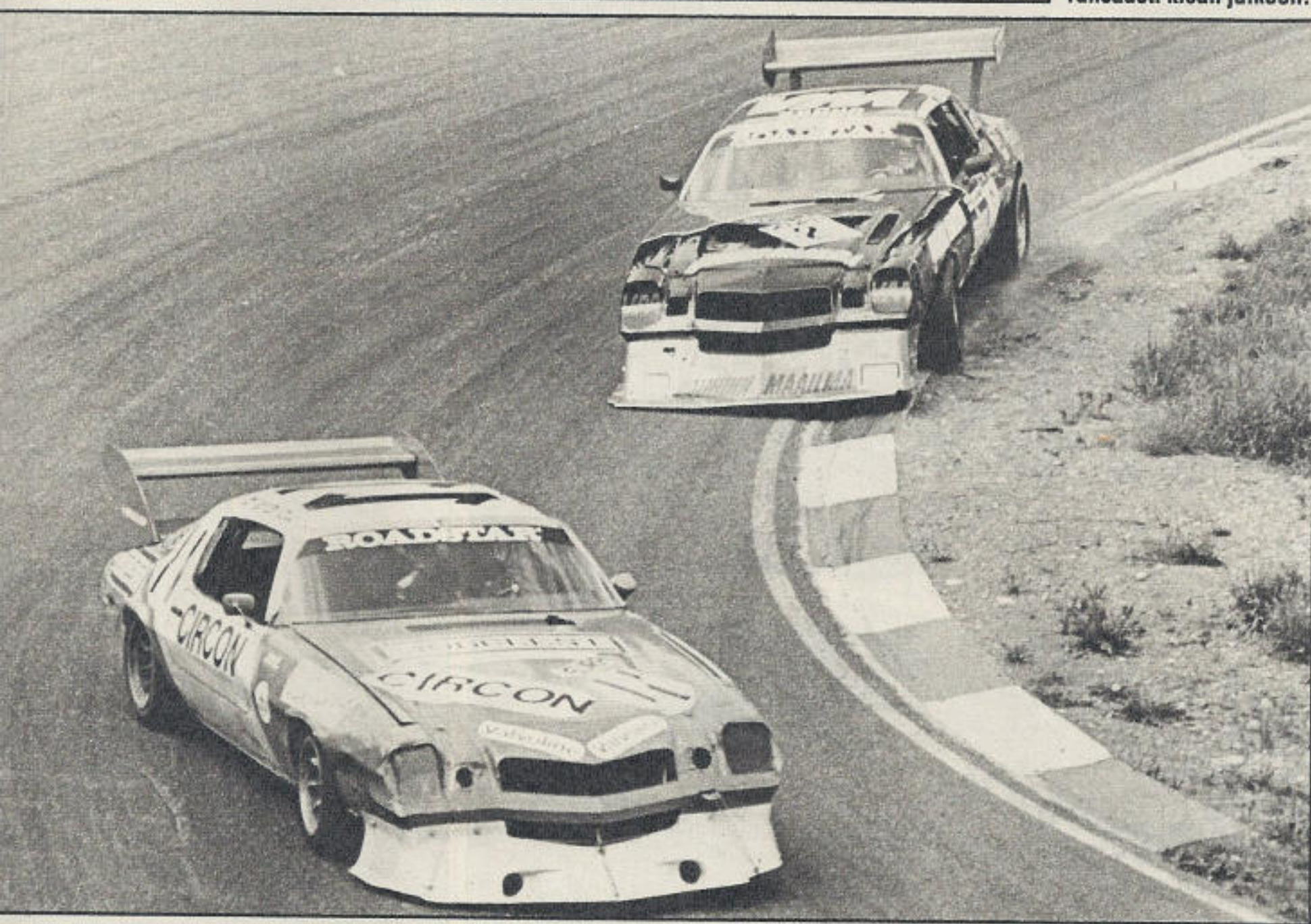
Ensimmäisen kierroksen aikana Keke nousi jälleen tutulle toiselle sijalleen varmistaen näin toisen sijansa kokonaiskisassa, Peter Norlanderin viedessä jälleen tyylikkään, suorastaan masentavan tyylikkään voiton.

Norlanderin ajo oli niin ylivoimaista, että kenelläkään ei ollut siihen pienimmästäkään määrin nokan koputtamista. Auto on käyttäytymiseltään aivan erilainen kuin muut tämän luokan menijät. Esimerkiksi tornin kohdalla olevassa nopeassa

KÄÄNNÄ



Mini Lundqvist innostui ottamaan vähän liian tosissaan varikolla heitetyn huulen, jonka mukaan Camaroluokka on Isojen poikien Jokamiehen kisa. Pyyhkeitä tuli runsaasti kisan jälkeen.



Keke vaanii Ulf Larssonin takana ohitustilaisuutta, joka sitten hetken kuluttua aukenikin. Unelmaohitus ja Keke toiselle sijalle.

Mini Lundqvist on päässyt eroon naputtelevasta nipusta, jonka muodostavat no 18 Kent Serneholt ja no 3 Jokke Kallio. Jokelta meni tässä ryttäkässä vaihdelaatikko ja takana kyttäävä Keke pääsi kiertämään kaksikon sujuvasti.

kaarteessa hän pääsee vetämään koko kaartein läpi urku auki, kun Keken esimerkiksi oli pakko pumpata kaasulla kaksi kertaa joka kierroksella ja ottaa tukea radan reunuksesta, jotta olisi saanut keulan pus-kemisen kuriin. Ja vielä kun on aikaisemminkin todettu miehen (Norlander) lahjat Camaron puikoissa, ei ollut ihme, että hän varmisti voittonsa jo toisen erän aikana.

Mini Lundqvist ja Jokke Kallio kävivät kovaa kilpailua neljännessä sijasta. Jopa niin kovaa, että tilanne päättyi törmäykseen ja molempien karsimiin melkoiisiin vaurioihin. Miniltä meni ovi riekaleiksi ja Jokelta pamahti kone hajalle.

Suomalaisista toiseksi paras tässä erässä oli Juhani Marko, joka sijoittui seitsemänneksi aina vain ajoaan parantavan Chico Serran jälkeen.

Kolmannessa erässä tapahtuikin sitten voittajan osalta pelkkä toisinto. Norlander vei jälleen startin ja voitti tämänkin erän. Keken autosta sen sijaan repesi kytkin heti lähdössä ja erä jäi kesken.

Chico Serra ajoi kolmanneksi ja alkoi jo oman kertomansa mukaan päästä vauhtiin tällä onnettomalla laitteella, kuten hän autoaan kutsui. Mini Lundqvist paukutteli peltejä taas oikein innolla ja sai varikolla myöhemmin runsaasti pyyhkeitä ajostaan.

Joka tapauksessa kisa, kaikki kolme erää olivat sitä, mitä katsojat olivat halunneetkin. Värikästä ja hienoa katseltavaa.

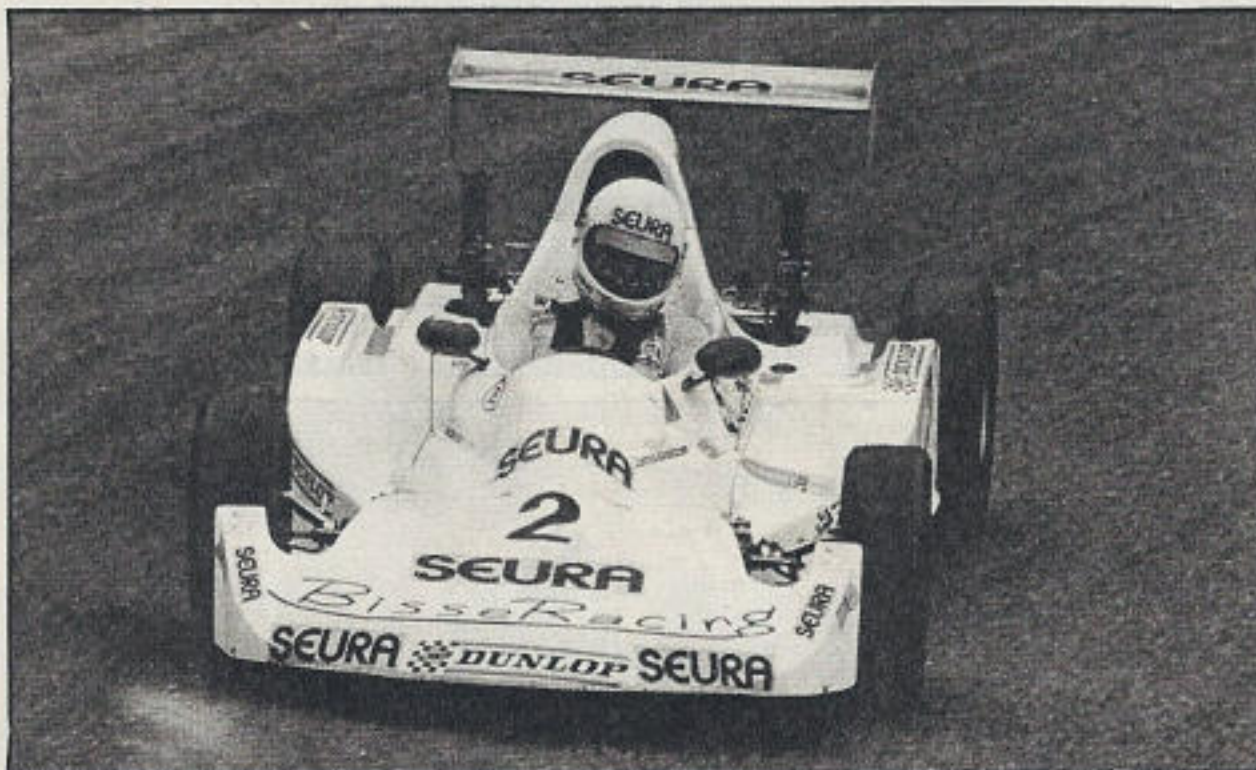
AHVENISTO

PM-KISOJA JOKA TASOLLA

Lievää törkeämmän tilanpuutteen vuoksi joudumme tämän jutun yhteydessä jättämään Suomen mestaruuskilpailut käsittelemättä, siirräme ne seuraavaan numeroon. Nyt keskitymme PM-osakilpailuihin, joita ajettiin runsaasti.

Kamppailut PM-pisteistä aloitettiin lauantaina formula VW-lähdöllä. Heti startin jälkeen näyttivät pullat olevan meikäläisittäin hyvin uunissa. Johtopaikan nappasi Reima Söder-

Bisse Airaksinen korjasi Veen PM:ssä toisen sijan. Ilman kohelluksia olisi saattanut tulla voittokin.



man saaden kantaansa Jorma Airaksisen.

Ensimmäisellä kierroksella miehet kuitenkin vaihtoivat paikkoja ja Bisse reuhasi keulaan. Toisella kierroksella Bisse käväisi hiekan puolella, mutta Söderman ei päässyt ohi, vaan joutui seuraavalla kierroksella vetäytymään konevaivaisena varikolle.

Vaikka Bisse saikin vedettyä neljän ensimmäisen kierroksen aikana ylivoimaisen näköisen johdon, ei peli ollut vielä pelattu. Ruotsin Christer Nyholm naputteli taustalla koko ajan nopeampi kierrosaikoja ja pääsikin melko lähelle Airaksisen takaspoileria, kunnes Bisse pamautti tornin jälkeen hiekalle, kimposi radan yli melkein kaiteeseen ja kaiken kukkuraksi spinnasi vielä seuraavassa

kaarteessa. Nyholm pääsi vaivattomasti ohi ja voittoon.

Allan Taimi piteli ohjokset hyvin kädessään ja tasaisella ajolla tuli viides sija.

SUPERIT

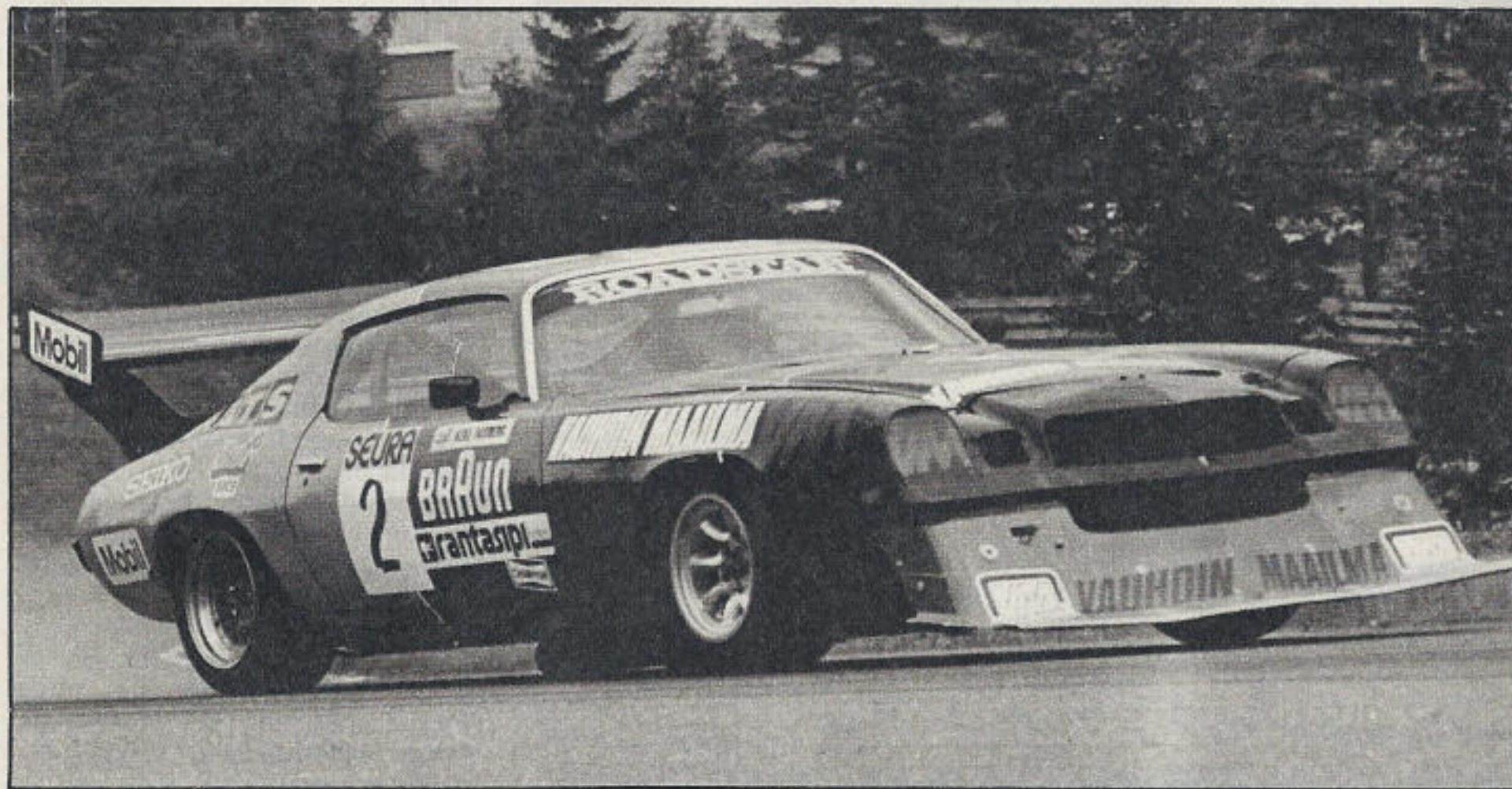
Super VW-lähtö oli suomalaisittain ilahduttava, vaikka voitto menikin kahdelle ruotsalaiskilpailijalle. Marcheilla liikkuvat Kenneth Persson ja Johan Rajamäki voittivat selvästi nopeimmilla ajokeillaan, mutta Tuomo Alitalo ja Henri Rönberg ajoivat tasaisen varmasti napaten kaksi seuraavaa sijaa. Erityisesti juuri kisa edeltäneenä päivänä varusmiespalveluksensa päättänyt Rönberg ajoi kauniilla linjoilla ja selvää kehityskelpoisuutta osoittaen.

Henkka itse kertoi kokemuksen puutteen olevan vielä esteenä kovemmalle menolle, mutta eiköhän se PM-sarjan myötä kartu kokemuskin ja Henkan toiveena oleva Euroopan kiertue jossain vaiheessa avaudu.

GTI-LÄHTÖ/PM

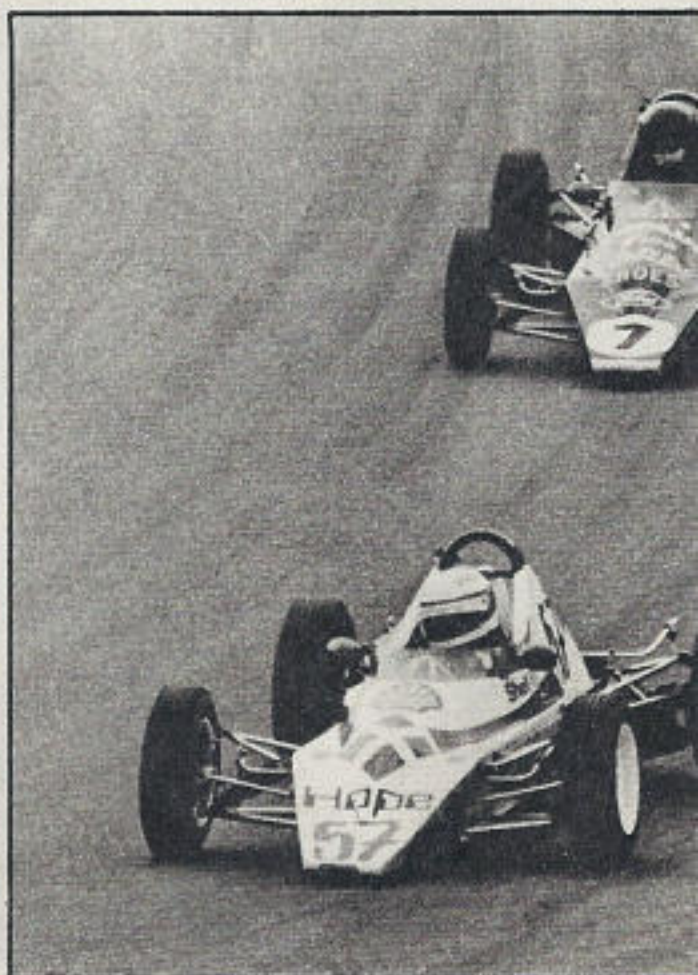
Vakioautojen PM ajetaan Yks'Plus-ryhmässä alle 1 600 ksm:n luokassa. Kaikki viivalle asettuneet ajokit olivat jostain syystä Volkkarin Golf GTI -pelejä. Suomalaisia ilmaantui paikalle kolme kuljettajaa, Juhani Koskinen, Erkki Siitarinen ja Markku Valtonen.

Siitarinen aloitti nopeimmin, mutta vielä lähtökierroksen aikana otti johtopaikan haltuunsa kisan voittaja, Ruotsin Thomas Lindström. Siitarisen ajo päättyi lopullisesti keulan



Nätti peli ja hyvä ajo. Ei Keken panoksesta juuri enempää voi sanoa. Mies hoiti hommansa hyvin. Toivottavasti varsinaisessa leipätyössäkin alkaa nyt mennä paremmin.

Henkka Rönberg veteli hienosti Superin PM-kisassa neljänneksi. Nopein suomalainen oli Tuomo Alitalo kolmannella sijallaan kahden ruotsalais-Marchin perässä.



Chico Serra autossa ja Keke nojaillemassa. Chico: "Ootas nyt, siis nyppylän jälkeen rata taipuu oikealle. Eiku, oliko se sittenkin vasemmalle???"

Vasemmalta Peter Norlander, voittaja, Keke Rosberg ja Chico Serra.



Tämän näköinen tyttö sai kansan kohisemaan Ahvenistolla. Toini Laakso otti ja voitti Lady Mini Cupin molemmat erät ja varsinkin toisessa erässä niin järkevällä ja komealla ajolla, että siinä moni pojistakin kalpeni. Hieno juttu.

Kisan kiireisin mies saapuu. Ihan suuren maailman tyyliin kuskattiin Chico Serra paikalle helikopterilla. Muulla konsteilla mies ei olisi ehtinytkään. Osottautui muuten ihan sympaattiseksi kaveriksi tämä brasilialainen.



repsahtamiseen ja ulos luistamiseen pääsuoran jälkeisessä kaarteessa. Juhani Koskisen hyvä ajo kaatui viidenneltä sijalta ruotsalaisen kansakilpailijan kanssa tapahtuneeseen törmäykseen. Kaveri painoi Koskisen autosta taka-akselin vinoksi ja Junnun oli nilkuteltava maaliin.

Parhaaksi suomalaiseksi nousi loppujen lopuksi Markku Valtonen viidennellä sijalla.

FORMULA FORD PM

FF:n PM-lähtö oli hämmästyttävän mukavan näköistä menoa. Autoina Fordit ovat tukevamman ja jotenkin menevämmän näköisiä kuin esimerkiksi 1 300-kuutioiset Veet. Omalta osaltaan FF-lähdön varmaan tekee mielenkiintoisemmaksi myös se, että yleensä Fordit tulevat melkein kaikki maaliin kiitos alhaisemman viritysasteensa.

PM-lähdössä esiintyi Kankaan vauhtiperhe parhaimmillaan. Nuorempi veli, Harri, piti hienosti ajaen hallussaan toisen sijan läpi koko kisan tanskalaisen Jesper Villumseinin perässä vaanien.

Isoveli Martti puolestaan tuli maaliin kuudentena hännysten Jan Pedersenin takana koko kisan ajan.

Vaikuttaa ilmeiseltä, että FF tulee tulevien vuosien aikana kotimaisillakin radoillaan pääluokka, kunhan vain ajokkeja saadaan nippuun tarpeellinen määrä. Esimerkiksi Ahveniston radalle tuollaiset parisenkymmentä FF:ää tuntuu jo varsin upealta lähdöltä.



SUPER-STAR CAMARO:

● Camarot ovat moottoreiltaan ja alustaltaan lähes vakioita sillä säännöt jo rajoittavat liikaa rakentelua. Runkorakenne on nk. puolirunko eli sekä edessä että takana on omat "rungot" ja keskeltä auto on itsekantava. Etupäätä ja takapäätä on laskettu hieman ja jouset on muutettu koviksi. Vakaaajat ovat hieman alkuperäisiä tukevampia kuten myös iskunvaimentimet. Jarruista on usein puhuttu sillä

LÄHES VAKIO

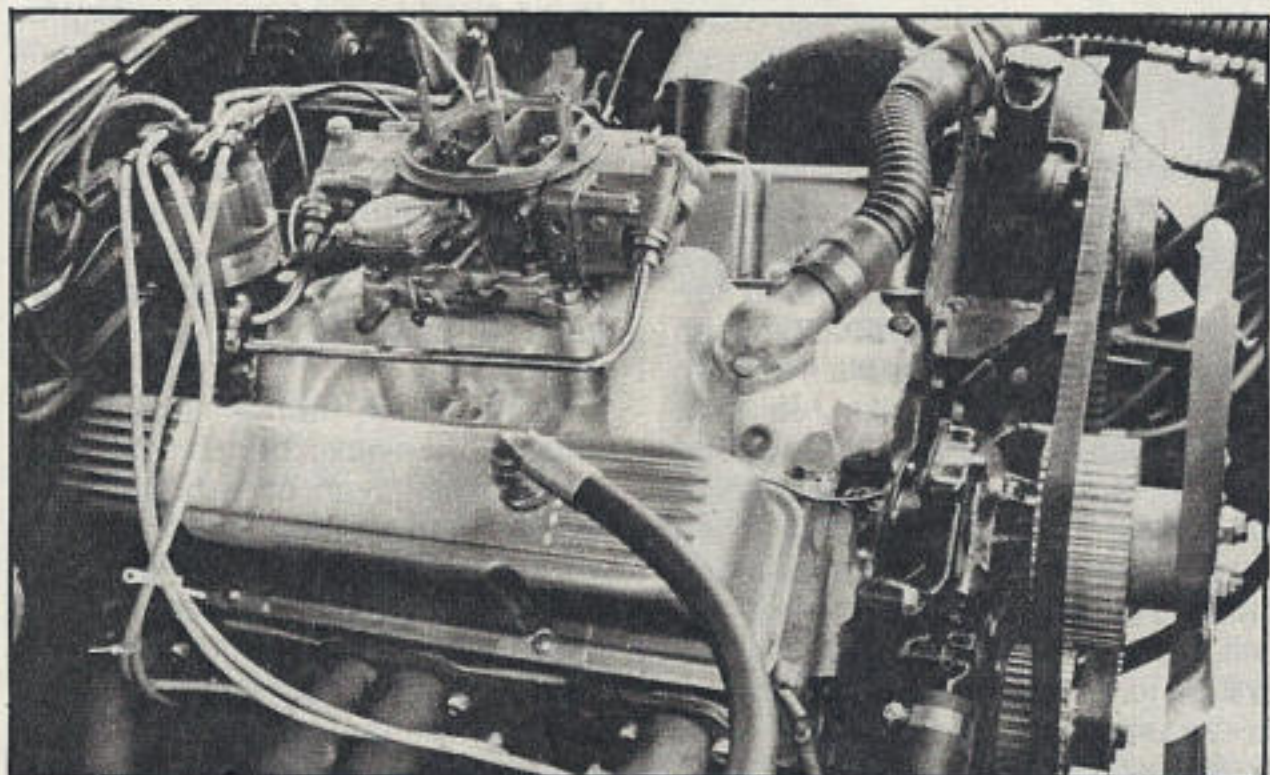
Kun päivälehdistä lukee isoista Camaroista joissa on mahtava 450 hevosvoimainen moottori saa helposti käsityksen että ne ovat kireiksi vedettyjä ratakoneita. Mutta luulo ei ole tiedon väärsti.

ne tahtovat loppua ennen maaliviivaa. Jotkut ajavat alkuperäisillä, joissa caliperit ovat tosin jyrkemmät, mutta tavallisesti käytetään esim. Lockheedin levyjä. Ta-

ja ohjaamossa riittää yksi istuin. Laihtuksen jälkeen Camarot painavat hieman alle 1 500 kiloa joten tehopainonsuhde on suunnilleen 3.1. Rengasvalintaa ei juuri ole sillä ainoat sallitut rinkulat ovat Dunlop-slicksit. Jos Camaronissa olisi vapaat renkaat ei meno olisi yhtä näyttävä. Sadekeleille on omat uritetut slicksit.

Moottori on 350 kuutiotuuma (5.7 litr.) pikkulohko kasi joka kuhisee alkupelejä osia. 1970 sai kaupasta lähes samanlaisen koneen kun merkiksi tilauskaavakkeeseen LT-1. Koneessa oli 370 hv ja Super Stareissa tehot liikkuvat 400 ja 500 välillä. Kampura on alkuperäinen, samoin veivit ja männät jotka rutistavat sallitut 11:1. Valmistaja vapaa. Lohko on tavallisesti nelipunttinen 010 ja kannet 2.02 ja 1.60 tuumaisilla venttiileillä. Kansista saa poistaa valujäljet ja siistiä niitä hiukan mutta niistäkin on tiukat määräykset joten täydellinen portaus on mahdoton. Pakosarjat ovat vapaat ja Suomessa jouduttiin melumääräysten takia käyttämään vielä äänenvaimentimiakin. Imusarja on alkuperäinen alumiininen hi-riser jonka päällä istuu Holleyn 780 kuutiojalkainen vakuuminelireikäinen. Nokka-akseli on hieman vapaampi mutta nostoa ei saa olla yli 0.485 tuumaa, siis lähes vakio. Koska Camaroilla ajetaan myös mutkia ovat kuivasumput sallittuja ja pönttöön menee n. 20 litraa voiteluainetta. Sytytys on vapaa ja yleisin jakaja on esim. Accelin tai Malloryn tuplakärkinen. Tekemällä kone tarkasti ihannevälyksin saa siitä jopa 500 kaakkia ja 8 500 kierr. minuutissa. Laatikko on alkuperäinen Muncie ja kytkin 11 tuumainen, paineasetelmineen lähes alkuperäistä vastaava.

Siis ei mikään tajuton raaseri vaan lähes alkuperäinen laite.



SUPER STAR CAMAROT

LOPPUPISTEET

1. Peter Norlander	30 p
2. Keke Rosberg	28 p
3. Per Alm	26 p
4. Ulf Larsson	26 p
5. Chico Serra	23 p
6. Kjell Ahnelöv	22 p
7. Mini Lundqvist	21 p
11. Jouko Kallio	11 p
13. Juhani Marko	9 p
14. Robert Lappalainen	8 p
17. Timo Tuomikoski	4 p

ka-akseli on alkuperäinen 12 pulttinen johon on ujutettu teräsakselt ja 3.7-4.8 välitys radasta riippuen. Akseli lepää 2 lehtisellä pakalla. Koko kori on vahvistettu tukevalla kaarella ja huippukuskit, esim. Peter Norlander, on kiinnittänyt erikoista huomiota juuri kaaren suunnitteluun. Ulkonaiset erot tavalliseen malliin nähden ovat selvät. Kuvaa hallitsevat mahtavat spoilerit jotka ovat elintärkeitä näille autoille. Ilman siipiä puolitoistatonniset Camarot olisivat erittäin vaikeita ajettavia, sen huomaa heti kun joku on rikkonut etusiipensä, meno on heittelevää ja hidasta. Sisustaa saa riisua mielin määrin

1+ -ryhmän PM-osakilpailusta tuli Golf GTI-lähtö, joka suomalaisittain meni poskelleen. Edessä kisan voittaja Thomas Lindström, Erkki Siitarinen, Anders Södergren ja Anders Berggren.

Formula Fordin PM-kisassa Jesper Villumseinin vei potin, mutta varjona perässä seurasi Harri Kangas. Harrin isovelji Martti ajoi kuudenneksi.