



Hessu Välimäki Toyotoineen on tämän vuoden vakuuttavin mestariehdokas. Takana hiostavat Michael Ehrnrooth, Juhani Koskinen ja Markku J Fingerroos.

Rata-autoilussa iskee kaksi koulukuntaa vastakkain. Ne, jotka haluavat ajaa vapain putkin ja ne jotka vaativat radoille täydellistä hiljaisuutta. Loput heiluvat näiden näkemysten välimaastossa ihmetellen mitä pitäisi tehdä.

Otetaan tapaus Hämeenlinna Race käsittelyn kohteeksi. AKK:n sääntökirja sanoo selkeästi: Äänen voimakkuus on nopeuskilpailussa rajoitettu 115 dB(A) enimmäisarvoon. Mittaus A-asteikolle "slow", sijoitettuna 45 asteen kulmassa 50 cm:n etäisyydelle pakoputken päästä auton käydessä 4500 r/min. Jos mittaus suoritetaan asfaltilla tai vastavalla, tulee mittausalue peittää matolla tarvittavalta alueelta. Siinä kaikki mitä AKK:n säännöt kertovat asiasta. Lisäksi on huomioitava Ahveniston radan sijoituspaikkaluvassa oleva vaatimus melumittauksen suorittamisesta ja rajojen noudattamisesta.

Näin tuntuisi varsin selkeältä se, että kaikki huolehtisivat autonsa äännevoimakkuudesta, koska se teknisesti on mahdollista.

Mutta asialla on toinenkin puoleensa, kuten kaikeilla asioilla. Mittaustarkkuus, jota Ahvenistolla käytetään, on huono. Vai miten on selitettävissä se, että sama auto useaan kertaan mitattaessa saa eri arvot. Vaihtelu 3:n dB A:n luokkaa. Eri arvot tulevat myös silloin, kun auto ajetaan mittauspaikalle toisesta suunnasta. Lisäksi pakoputken pään ja mittauslaitteen kulman saaminen oikeaksi on vaikeaa, monen auton pakoputki on loppuosastaan viistotu. Ja kun vielä koneen kierrosnopeus katsotaan auton omasta kierroslukumittarista, virhemahdollisuudet ovat suuret.

YHTEISTYÖTÄ TARVITAAN

Koska sekä mittajaat, jotka eivät ole suinkaan noviiseja työssään, ja kilpailijat haluavat että Ahveniston ajot jatkuvat, on hyvä tilaisuus rauhoittaa tunnelmia ja pitää vaikka kahvikupposen ääressä neuvottelutilaisuus, jonka pohjalta yhteistyötä jatketaan.

Harmillisia vahinkoja ehti kuitenkin jo nyt tapahtua. Pahimmin sen sai kokea norjalainen formula-vee kuski Morten Midtaune, joka kuudesti aiemminkin on ajanut Ahvenistolla samalla autolla. Nyt sopua ei löytynyt ja Mortenin kertomukset viimeisestä Suomessa käynnistään eivät varmaankaan lisää maamme mainetta ystävällisenä matkailumaa-norjalaisten silmissä.

Mutta showita se tuntui muidenkin kanssa. Ja nämä olivat suomalaisia. Kierroslukualue 4500 r/min on varsin oudosti valittu mittausnopeus, eihän sitä käytetä koko kilpailun aikana. Mittaustapa ei anna todellista kuvaa siitä, millä ääni korvalle kuulostaa. Joutuivatpa jotkut kuljettajat nostamaan kierroksia yli tuon rajan saadakseen resonanssit hiljenemään.

"Valtaosa kuljettajista ymmärtää tämän mittaustyön tärkeyden ja he ovat asentaneet autoihinsa oikeat vaimentimet. Mutta aina, tekisi mieli sanoa vuodesta toiseen, on olemassa sama joukko kavereita joiden kanssa tulee vaikeuksia. He eivät halua sopeutua sääntöihin", sanoo Hämeenlinnan terveystarkastaja Ilpo Hiltunen joka on kahdeksatta vuotta Hämeenlinnan kaupungin edustajana valvomassa mittaustyötä.

MYÖS AJON JÄLKEEN

Nyt päätettiin iskeä niihin, joiden pakoputket tyhjenevät kilpailun aikana. Niinpä Special Saloon luokan SM-kisan jälkeen kaikki kuusi maaliin tulleita autoa kiidätettiin suoraan uusintamittaukseen. Ja mikä yllättävää, vain kaksi autoa läpäisi testin. Todettakoon nimet: Helge Snabb ja Onni Kreivi, joiden pakoputkisto on rakennettu hyväksyttävästi.

Tuomaristo on tiukkana, neijä kuskia hylättiin ja vain Snabb ja Kreivi jäivät tuloslistalle aikuunsa, mutta saatujen kuulohavaintojen pohjalta (voimakkuus yli 115 dB:tä) kuskit puhuivat tuomariston ympäri ja päätös pyörrettiin. Vain toiseksi sijoittunut Seppo Huupponen hylättiin lopulta. Hänen tekoaan pidettiin tuottamuksellisena.

"Kaikki tai ei ketään", oli Snabbin mietteet kuumassa asiassa. Ehkä koko tämä soppa nyt saadaan pois päiväjärjestyksestä sen verran oman pesän sottaamiselta se maistuu.

Todettakoon vielä lopuksi se, että auton huippuunsa viritetyt tehdaskoneet eivät ole suunniteltuja näin altaalle pakokaasujen poistolle, mäntä- ja laakerivaurioita syntyy helposti. Ja kun esim. BMW:n Snizerin koneet maksavat muutaman kymppi-tonnin kappale, ei ihme, että ollaan varovaisia.

LAUANTAI

Lauantaina ei liiemmästi kisailtu. Sen verran kuitenkin, että jokunen henkilö saatiin katsomonkin puolelle.

Ladojen tsaariksi on noussut toveri Suomi, joka jälleen huikaa pitkällä luisuillaan ilahdutti pääsuoran päässä olevaa yleisöä. Juha Paavola ja Seppo Salmela tulivat seuraavina ruutulipulle. Alussa kovaa ajanut luokan puuhämies Kari Heikkinen muisteli takavuosien vauhtiaan ja johti kilpaa kunnes Ladan kone väsyi ja sylki öljyt ulos.

A-ryhmän pienimmät (enint. 1300 ja enint. 1600) olivat yhteisessä lähdössä, mutta Ahvenistolla isoimmat lähetettiin 10 sekuntia aiemmin taipaleelle. Kilpailusta tuli Artukaisten toisinto. Pienemmissä Kalle Sarlin otti toisen SM-voittonsa ja Matti Niskanen oli yhtä varma kakkonen. Nyt Simo Päivärinta pääsi helpommalla kolmoseksi, sillä Juhani Länsikorven Polo päästi kalliin sinisen savun ja keskeytys oli välttämätön.

16-satasten kunkku on tänä vuonna Heikki Välimäki, joka on saanut Toyotansa suorastaan lentämään karkuun Juhani Koskisen Golffilta. Junnu jäi sen verran lähtöhässäkässä, että peli oli saman tien pilattu.

Kolmannesta sijasta kävivät Michael Ehnrooth ja samana päivänä 50 vuotta täyttänyt Markku J Fingerroos kovan kamppailun, jossa päivän protestikin näki päivänvalon. Tuomaristo tutki paperia ja totesi Ehnroothin syyllistyneen vääriin ajoon työntäessään viisikymppistä edellään. Näin Michaelin ajo hylättiin ja Markku sai kolmannen sijan tiililleen.



Äänimittaus on Ahveniston puheenaihe. Tässä hylätään Robert Lappalaisen Camaroa. Mittauslaite ei näytä kovin tekniseltä viimeisen päälleolevalta eikä edes luotettavalta.

Rata **SM** 37. Hämeenlinna Race

VAUHTIA JA ÄÄNTÄ

ERKKI VANHANEN, teksti HOLGER EKLUND, MARKO MÄKINEN, kuvat

SALOONIEN SM

Saloojia keräytyi lopulta vain kuusi autoa viivalle mitteleämään taitojaan SM-lähdössä. Robert Lappalainen tuli ruutulipulle kärjessä, tosin Helge Snabb ahdisteli viimeisellä kierroksella niin tiukasti, että Opelin muovit lentelivät ja eturipustus petti, uumoiltu toinen sija saapui neljänneksi. Tässä vaiheessa, Kisan kakkonen oli Seppoo Huupponen Camarolla, mutta kuten tunnettua Seppo ei saanut armoa tuomariston silmissä ja tiilille tuli diskkaus.

Formula-veet kävivät tiukan kisan.

Perinteinen äitienpäivänajo otti viikon verran ennakkoa ja kauden toinen SM-ratakisa pölyteltiin Ahvenistolla äitienkin mukana ollen.

Ja perinteiseen tapaan riideltiin jälleen äänenvoimakkuuksista. Joutuipa muutama jäämään pois kilpailustakin liiallisen metelin vuoksi. Säännöt ovat sääntöjä, mutta ensin on luotava riittävän tarkka mittausmenetelmä ennenkuin lähdetään diskauslinjalle.

Hasse Koch pääsi kärkeen Artukaisten tavoin, nyt Tane Laine ahdisteli kisan puoleen väliin saakka, sen jäl-

keen alkoi kone kypsyä ja Hasse sai huokaista helpotuksesta. Matti Myllykylä oli kilvan kolmonen ja Arto

Laitinen neljäs. Kyseessä oli veen SM-avaus.

Sunnuntaina avattiin Mini-tonnien merkeissä. Artukaisten voittaja Pertti Kärpänniemi pääsi vain lähtöruutuun saakka, öljyt valuivat ulos koneesta ja harmistunut Pertti työnnettiin sivuun.

Tyttäret Toini Laakso ja Pirjo Asikainen ottivat kaksoisjohdon ja hetken näytti siltä, että miesväki joutuu antautumaan ehdoilla. Sen verran kuitenkin Lauri Lehtokari sai herättyä, että kiilasi kakkosena ruutulipulle, Toini oli omaa luokkaansa ja kirjasi ansaitun voiton tiililleen.



Veen taistelupari Hans Koch (1) ja Tane Laine ovat omaa luokkaansa, muut kamppailevat näiden sankareiden vapaaksi jättämistä sijoista.



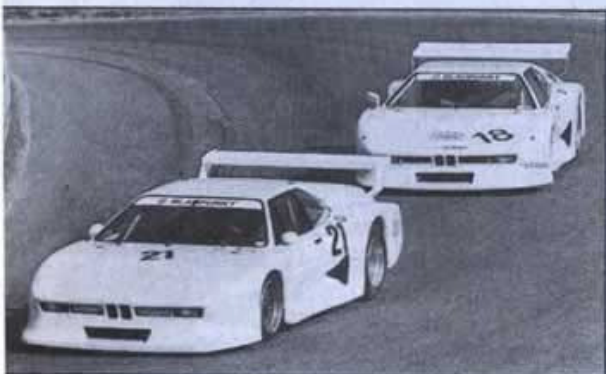
Alle ja yli 2-litraiset ajoivat samassa lähdössä. Kärkeen syöksähtivät pikkuluokan laitteet Eero Vesenterän ja Jyrki Wegeliuksen johdolla. Takana Tuisku Urpiala ja Mika Arpiainen.



Lauantain protestin ainekset. Ehrnrooth (34) painaa Fingerroon Peugeotia. Tuomaristo ei moisista 50-vuotisnitteluisista tykännyt ja diskausi oli seurauksena.



Toini Laakso on kehittynyt kaiken aikaa. Nyt miesväki sai jälleen katsoa Toinin karkaavan käsistä. Voitto Ahvenistolla tuli helpon tuntuiseksi.



Special Saloonien kaunottaret BMW M-ykköset, edellä Ruotsin Jurg Bächli, takana Onni Kreivi. Onhan valkoinen auto kaunis, mutta kun kaikki tämän luokan autot ovat saman värisiä teho laskee.



Tarmo Laine teki paluun autourheilun pariin tauon jälkeen. Rover ei vielä ole valmis, mutta jo nyt tuli kolmas sija tiilille.

PIKKUPOSSUT

Alle 850 kuutioiset keräsi vain 9 autoa viivalle tällä kertaa. Voittoa odotettiin Paavo Kuittiselta. 29-vuotiaalta Kuopion UA:n menestyksekkäimältä ratakuljettajalta. Mutta aina ei käy niinkuin uumoillaan.

Aikuvaiheessa Paavo oli hyvin mukana kuvioissa, mutta sitten taistelee Juhani Haapalan kanssa johti huikkaan kahdella pyörällä ajoon pääsuoran päässä. Haapala pääsi heti jatkuon, Kuittinenkin ontui kierroksen, mutta alusta oli saanut seläläiset vahingot, että keskeyttäminen oli ainoa mahdollisuus.

Harmillisesti jäi leikki kesken myös Raimo Kanasetta, joka ensimmäisen kierroksen oli kärkiautona. Kytkin kuitenkin petti ja Raimo liukui pettyneenä varikolle.

Jarmo Kaitanen sai ajaa Stietolaa oman ajonsa ja suorastaan tyylitelli maaliin ensimmäisenä ennen Juhani Haapalaa ja Arto Männistöä.

Pauli Jokinen kamppaili uhroolliisesti Seppo Havisen kanssa ja lähes tasatahtia pojat tulivat maaliin, Pauli tosin pari kymmenystä aiemmin.

FORDIN PM

Formula Ford 1600 ajoi samassa

lähdössä avauskisan sekä PM- että SM-sarjasta. Ja nyt sai Jyrki Järvi-lehto vihdoin odotetun ensimmäisen sijan tiililleen. Jyrki johti kilpaa alusta loppuun saakka. Jostain syystä kisasta tuli varsin väritön, ohitukset olivat tosi harvinaisuuksia.

Tänä vuonna Suomikin on siirtynyt FF-1600 rengastuksessa Bridgestoneen, näillähän ajaa koko muukin Eurooppa Englantia lukuunottamatta, jossa käytetään Dunlopia.

"Näissä on huomattavasti huonompi pito kuin viime vuoden renkaissa, lisäksi nämä kuluvat paljon nopeammin, se on renkaat ja kisa," Järvi-lehto selitti syitä pidentyneille liu'uille.

Vain kaksi ulkolaista löytyy tuloslistalta. Tanskan viime vuoden mestari Svend Hansen tuli hopealle, hän menetti jonkun sekunnin jouduttuaan väistämään eteen pyörähtävää Matti Sariltoa. Viime mainittu ei ollut vielä tyytäväinen uuteen 86 Van Dieмениin, viime vuoden laite tuntui istuvan paremmin käteen.

Esa Salonen ajeli rauhallisesti kolmanneksi: "Yksitoikkoinen kisa, ei ollut mahdollisuuksia saada edellä ajavaa kiinni ja kun takana ei kukaan

uhannut, homma meni ajeluksi."

ISOT A:T

Mika Arpiainen ei onnistunut lähdössä sillä tavoin kuin Artukaisissa. Nyt vanha ratakettu tuli vasta viidentenä ensimmäiseen kaarteeseen.

Tähän päättyi Leif Wiikin ja TurboVolvon tämän kertainen kisa. Perä petti ja särkyneet kappaleet rikkoivat vielä polttoaineputket.

Taka-akseliston rikkoutumisen syytä ei vielä tiedetä, mutta kun muistaa, että EM-sarjassa otetaan lentävä lähtö ja meillä puolestaan startataan paikaltaan, ei ihme jos paikat pettäisivät tämän vuoksi. Onhan Wiikin Volvoo saatu asennettua kevyt taka-akseli.

Ison luokan kärjessä taittoi taivalta Tuisku Urpiala, jota Mika uhkaavasti lähestyi. Pääsuoran jarrutuksessa Mika löysi raon ja tyylikkäästi pyyhälsi ohi. Merkkitoiverit kiitivät helposti kaksoisvoittoon, kolmanneksi pöllötteli Tarmo Laine, joka pitkän tauon jälkeen palasi autourheilun pariin. Ajokkina Tarmolla on iso Rover Vitesse, vastaavainen kuin Harri Ruusulla, joka ei nyt saanut autoaan kulkemaan lainkaan.

Aile 2-litraisissa otti Eero Vesentärä uransa ensimmäisen SM-voiton, Jyrki Wegelius ahdisteli alussa tiukasti. Raimo Ratti Mäkelän Fiat rikkoi renkaansa ja Ratti lörmäsi varikomaässä penkkaan joutuen keskeyttämään.

13-SATASET

Viitosryhmän enintään 1300 kuutiosta suosikki oli ilman muuta Heikki Salmenauto, mutta kuten sanottua se ei riitä. On päästävää maaliin. Kuinkahan kauan siitä on kun Heikki on viimeksi keskeyttänyt tekniseen vikaan? Nyt kuitenkin kaasuvaijeri katkesi ja peli oli sillä selvä.

Risto Autio tyylitelli Sunbeamil-

laan karkuun ja vaikka Pekka Niemi Alfallaan tuli kovaa, ei hän Ristoa kiinni saanut.

Päivän kaatajaksi saatiin Tampeereen Tapio Vuorinen, joka teki pääsuoran päässä tyylikkäästi voltit auton jäädessä katolle. Ruutulipulle tullessa 19:sta startanneesta oli jäljellä enää 7 autoa. Melkoinen kato! Valtaosalta petti tekniikka jo alkukierroksilla.

Kolmanneksi ajoi kautensa vasta nyt avannut Seppo Palmroth, joka kiitteli mekaanikkoaan Leo Niemistä. Leksä, joka on itse ajanut 20 vuotta, pitää nyt välivuoden ja keskittyy Palmrothin ja nyt kaataneen Vuorisen auton kunnossa pitoon.

Toisen sijan ottanut Pekka Niemi jännäsi lähtöä, sillä Alfasta oli ykkönen kadonnut ja Pekka lähti kakkosella, homma onnistui yllättävänkin hyvin.

Talbot-veljekset Seppo ja Sakari Tuunanen ajoivat ruutulipulle Palmrothin oikealta ohjattavan Fiatin jälkeen.

PM:N SALOONIT

No, Robert Lappalainen ei päässyt yrityksistään huolimatta mukaan Saloonien PM-kisaan. Syynhän tiedämme.

Ruotsin Peter Sanden oli omaa luokkaansa. Suorastaan murskaavan ylivoimaiseen tahtiin hän kuljetti Camaroaan muiden edellä. Päivän onnettomin mies oli Helge Snabb, jonka Mantasta petti kaasuvivusto ja mies sai kävellä suolenkiltä varikolle.

Face-Car, joka keltaiset valot vilkkuen tuli pariinkin kertaan radalle, kukosi letkan kasaan, mutta Sandenia ei kukaan yllättänyt.

Ilolla oli todettava Jari Koirasen ja isä-Markun tehneen ympäröityä vuorokausia ja Mazda projekti alkaa jo vähän näyttää valoisalta. Tosin lauantain aika-ajossa katkesi taka-akselin putki, liekö tässäkin käytetty liian kevyttä rakennetta?

Nils-Gustav Wiik taisteli lämpöongelmien kanssa molempina päivinä, nyt heltisi kakkossija ja paras suomalaissijoitus ennen Jürg Bächin BMW M-ykköstä. Samanlaisella autolla, tosin 300 kuutioita pienemmällä koneella varustettua laitetta, kuskaa Onni Kreivi. Kaveri asuu Göteborgissa, mutta on Suomen kansalainen ja edustaa Oulun UA:ta. Onni oppi kahden päivän aikana paljon autoistaan, tahti oli jo sitä luokkaa, että loppukautena voidaan odotella pääsyä palkintopöydille.

VOI KOLMOSIA

Mikä lienee synnä, mutta F-kolmosten tulevaisuus näyttää kovin huonolta. Nyt ilmestyi viivalle tasan kaksi autoa. Kahdenkymmenen kierroksen sijasta Sami Pensala ja Jorma Airaksinen ajoivat viiden kierroksen kisan Samin toimiessa tahtipuikon heiluttajana. Missä olivat muut suomalaiset kolmoset? Onhan niitä maassa ainakin 7 kappaletta. Vai onko AKK:n määräämää lisenssiikynys niin korkea, että uusista tulijoista ei ole tietoa. Oman osansa saa katoon myös rengassääntöerot Suomen ja Ruotsin välillä. Naapurukset kun ajavat eri merkisillä kumilla ja näin kanssakäyminen on katkennut, kukapa sitä hankkisi kahta eri satsia niin kuivan- kuin sadekelinkin kumija. Sen verran arvokasta hommaa tämä kilpa-autoilu.

Ja SM-sarja rata-autoilun osalta jatkuu toukokuun lopulla Veteissä Memoran moottoriradalla.



Helge Snabb ei onnistunut Ahvenistolla vaikka pakäännet oli-vaikin oikeat. Kaasuvivusto jätti ilman PM-pinoja.