



Olli Ojalan viimeisen päälle rakennettu 2,5 litrainen PV Volvo muuttui hetkessä uudeksi projektili pääsuoralle avautuvassa kaarteessa olleesta öljystä.



Kalle Roslundin '61 Austin Healey on tulossa!! Takana tulevat Juha Liukkonen Ford Falcon Sprintillä ja Tapani Koski Lotus Cortinalla ihmettelevät, miten tästä eteenpäin.



Euroopanmestari Bengt Winqvist tuo isoa lähes 400-hevosvoimaista '65 Falconia aivan suoja-altoja nuoleksellen perässään voittoa janoava Helge Snabb vuotta vanhemmalla taksi-hopalla. Ensimmäisen kilpailun voitti Wicke, toisen Helge. Ai ei, mitä kisailua!

Vauhdin Maailma 5. Historic Grand Race, Ahvenisto

Keimolan moottoriradan avajaisten 30-vuotismuistikilpailussa oli suuren urheilujuhlan tuntua. Kotimaisten historic-kuljettajien lisäksi radalle ilmaantui värikkäiksi puolenkymmentä ruotsalaista. Kolme heistä oli kiertänyt Ahvenistoa jo 70-luvun alussa Formulailla. Kukkona varikolla oli '95 Euroopanmestari Bengt "Wicke" Winqvist punaisella Ford Falconilla. Miten suomalaiset pystyivät vastamaan Wicken haasteeseen?

AUTO PALAAI

Lauantain aika-ajoissa osoitti Helge Snabb 380 hevosvoimaisella Falconillaan Winqvistille, että on tä-

mä sentään kotirata suomalaisille ainakin toistaiseksi. Pohja-aika oli 1.37,00 eli keskinopeutena 112,8 km/h.

Toiseen ruutuun toi Englannissa rakennetun Austin Healey MkII 3000 GT-luokan auton helsinkiläinen liha-kauppias ja teurastaja Karl-Eric Roslund 38 sadasosa sekuntia hitaampana.

Toiseen riviin tunkivat Winqvist ja Juha Liukkonen Falconeillaan ennen Tapani Kosken alumiinosaista kuvankaunistusta Lotus Cortinaa. Ruotsalaisen Thomas Bergelinin Alfa Romeo syki valitettavasti varikko-suoralle niin öljyt kuin tulikuumat katkenneet kiertokangat mekaanikojen harmiksi.

Historiallisten GT- ja vakioautojen ensimmäisen kilpailun startti oli dra-

HEI HEI HEI -

Marinoidut fileet kärisevät grilleillä. Kokit aukovat shampanjapulloja. Kauniit naiset katselevat ympärilleen Diorin puvuissa ja Lacroixoin hatuissa. Lotus Elanin BRM-moottorin raikuna sekoittuu isojen V8-moottorien jylinä ja 50-luvun Nortonin metanolinhöyryseen paukkeeseen. Ei voi olla totta tämän päivän lamarapulaisessa kotimaassamme! Mutta onpa vain...

ANTERO PAILINNA

maattinen. Roslundin Healeyn öljynpainemittarin putki halkesi lähtöviivalla ja auto syttyi tuleen. Pääsuoran kaarteessa Kalle laukaisi sammuksjärjestelmän, mutta konehuoneen halonisäiliön syytyn ei toiminut.

Ohjaamo sen sijaan täytyi liekkien ohella hapen imevästä jalokaa-

susta ja vain vaivojen Roslund sai hämärän rajamailloin taiteitua autonsa varikoille.

RUOTSI-SUOMI 1-1

Snabb vei startin nimiinsä ja johti ensi kierrokset huimilla sivuluisuilla, kunnes hallitseva euroopanmestari

pääsi kuitaamaan harjun laella. Ei toki ilmaiseksi, koska muistoksi Helgelle jäi murtunut oikea etukulma ja Winqvistille täysin sisäänpainunut vasen takalokasuoja.

– Ohituksesta eteenpäin Wicke vei autoa pitkin hiekoja nostattaen sepelisateen, naureskeli Helge maalissa.

– Pääsuoralle avautuvassa mutkassa vedettiin reunukselta niin, että Wicken etupyörä oli puolisen metriä ilmassa.

Liukkonen jätettiin kolmanneksi, vaikka Omanin mekaanikko Jari Roikonen vaihtoikin iltahämmäriä hänen autoonsa vielä tiheimmän 4,11 perävälityksen.

GT-LUOKAN AUTOAATELIA

Gran Turismo -luokan voitti kauniilla sinisellä Lotus Elanilla ruotsalaiskuljettaja Peter von Lukas jättäen aina vain nopeammaksi kehittyneen Matti Ylämarkulan Porscheineen hopealle.

Kolmanneksi taituroi tässä luokassa Caj Hasselgren tehtaan entisellä mm. Akropolisrallin voittaneella alumiinikorisella Rauno Aaltoselle kuuluneella Austin Healeyllä.

Lähtöjen välisen tauon aikana olivat vanhat Eläntarhan mekaanikot Pekka Rämö ja Raimo Hartto saaneet Roslundin Healeyn puhdistettua, korjattua ja iskuun. Lähtöruutu oli viimeinen eli 23.

Helge otti johtopaikan ja piti sen aina maaliviivalle asti. Vastavasti toisen tilan piti enemmän

tai vähemmän kohteliaana herrasmiehenä Winqvist. Ensimmäisen kierroksen jälkeen Roslund oli ohittanut kaksitoista edellään lähtenyt ja toisen kierroksen jälkeen hän oli jo kuudentena.

Maalilipun heilahdettua Kalle oli kolmantena 33 sadasosa sekuntia Wicken perässä ja 20 sekuntia ennen neljäntenä maaliin ajanutta Falcon-kuljettaja Liukkosta.



Kolme versiota harrasteluokasta, jonka ikäkausi on rajattu vuoteen 1984. Lähinnä Marko Mäen Cosworth 16V Turbo-konellinen Escort, seuraavana taistossa Suonsivun 1 100-kuutiolinen Fiat ja taaimpana Petri Kuusiston Opel Kadet Coupe. Harrasteluokan ajokkien hinnat vaihtelevat 10 000 markasta 200 000 markkaan. Tai yll?



Manne Aaltonen ilenee tämän vuoden harrasteautoluoka tehosarjan mestari. Ensimmäinen lähtö toi voiton ja toisessa kilpailussa Manne joutui pihalle. Toivottavasti automaattivaihteinen Camaro on iskuissa VM:n mittauksia varten syyskuussa! Raivokas pirssi.



Veteraanikilpamoottoripyöräkerho on aina varsinainen ilopiikki historialähtöjen yhteydessä. Vanhoja TT-, RR- ja GP-pyöriä aina 1920-luvulta aina Jarno Saarisen vanhoihin tehdas-Jammuihin. Metanoli tuoksu ja nahkapuvut paukkuvat.

kilpailun väliin pakoputkivaurion takia.

Kilpailusta tuli äärimmäisen jännittävä. Aaltonen piti takanaan Haverisen Opel ja Riikosen BMW:tä. Johtopaikat vaihtuivat useaan otteeseen, kunnes kukkulan laella Riikonen ja Aaltonen osuivat yhteen, jonka seurauksena Aaltosen massiivinen automaattivaihteinen Camaro painui ratavalleja muokaten ulos radalta.

Lopulta voiton vei Haverinen kolmen sekunnin turvin ennen Riikosta. Keijo Hällfast oli oranssilla Camarolla lähduttävistä neljäntenä.

Vanha ratakuljettaja Urpo Pihlman oli ensimmäisen lähdön kahdeksas ja toisen lähdön kuudes jostakin varastojen pimennosta löyde-

dalla kuvankauniin Gulf-väreissä korreillevan tuoreemman Corsan.

VEEKASIN VOIMA PUREE

Harrasteautojen kilpailun osalta tahti kiristyy vuosi vuodelta. 30 auton startti on näytävä saavutus suomalaisessa rata-autoilussa. Kaksien edellisten kilpailujen voittaja Manne Aaltonen saapui aika-ajoihin yli 500 hevosvoimaisella 406 cid pikkulohkokoneisella (!!!) Camarolla. Suti mies Marko Haverinen oli taikonut City Kadetiinsa 3,9 litraisen kuutoskoneen, Kai Peltosen oli saanut valmiiksi '78 Opel Asconan kaksilitraisella 16V 350-hevosvoimaisella neloskoneella ja entinen kiihdytysajovoittaja Juha-Matti Riikonen oli taas radalla M3 alustaisella 8V-koneisella Bayermalla BMW 2002 -autolla.

Harjoitusten pohjat ajoivat kuin kiskoilla liikkunut Riikonen ajassa 1.34,20. Peltosen Opel jäi vaivaiset 15 sadasosaa ja sitten tulivat Super Saloonia ajava Petteri Lindström Opel Mantalla perässään Haverinen ja Manne Aaltonen.

Äärimmäisen valitettava täyskaato osui öljynliukastamassa pääsuoralle johtavassa kaarteessa Olli Ojalalle, jonka huolellisesti rakentama 2,5 -litrainen 175 hv PV-Volvo muuttui muutamassa sekunnin murto-osassa palapeliksi.

Ensimmäisen harrasteautokilpailun voitti sateen liukastamalla radalla Manne Aaltonen ja Camaro.

– Onnistuin pitämään Peltosen, Haverisen ja Riikosen takanani. Liekö tämän vuoden mestaruus varmistettu?, virnui Manne maalissa.

Peltosen joutui jättämään toisen

IA BENSAA SUONISSA

FIAT ABARTH 1000 BERLINA CORSIA X 2!

Tunnustuksen 60-luvun tyylistä voi antaa lukuisille historic-rallikuljettajille, jotka sen ajan aikakauden tapaan ajoivat ralliautoilla myös rata-ajaja.

Vuoden rakentajana oli kouvolainen Lasse Peltosen, joka viime talven aikana on askaroinut radalle niin BMW 1800 T1:n, viimeisten '63 Eläntarhanajojen mukaisen Fiat 1500 -auton sekä erinomaisen nopean ja kauniin 86 hv-tehoisen Fiat Abarth 1000 Berlina Corsan.

Toinen Abarth oli Ryyppö Racingin Corsan, jota ajoi Jarno Leino. Leinon auton alusta ja voimansiirtöjärjestelmä kaipaa vielä hienosäätöä ehtiäkseen Peltosen Abarthin vauhtiin. Viime vuonna Ryyppö esitteli ra-



Historia puhuu...eivät välttämättä kuutioumat. Yrjö Amberla kilpailee Scuderia Ascolinin väreissä olevalla Curt Lincolnin entisellä Cooper F3 Midgetillä, jota vauhdittaa 500 kuutiainen metanolikäyttöinen Norton Manx -moottori. Eläintarhan voitto '58, '59 ja '62 sekä kakkossijat '60 ja '61!

Vauhdin Maailma 5. Historic Grand Race, Ahvenisto

tyllä BMW 2002:lla. Hienoa.

KUIN SILLOIN ENNEN, BISSEÄ KANSALLE!

Ensimmäisen formula-lähdön voitti V8-mies Kim Petterson '67 RPB Formula V:llä märällä radalla. Moninkertaiselle Suomen- ja Pohjoismaiden mestarille Jorma "Bisse" Airaksiselle oli käydä vanhanaikaiset heti pääsuoranjälkeisessä kaarteessa, kun hänen slicksein varustettu '76 120 hv Veemax Mk VIII törmäsi vesiliirroissa rengaskasaan. Bisse onnistui kuitenkin nostamaan itsensä vielä neljännele tilalle.

– Riisin ajohanskat pois käsistäni täällä '86 F3 - kilpailun jälkeen ja nyt vedin ne ensimmäistä kertaa käsiini, hymyili Bisse varikolla entisten

mekaanikkojensa kanssa.

Toisen Formula-kilpailun voitti Bisse parhaan kierroksen ollessa 1.34,53. Toiseksi tuli Juha Liukkonen runsaat seitsemän sekuntia hävinneenä Ecurie Judexin RPB:llä. Ensimmäisen kilpailun kakkonen Jukka Pesonen Finn-Vaulla oli kolmas.

Varsinainen ilopilleri tässä luokassa oli Vesa Liukkonen Lasse Sirviön vanhalla Apal Formula Veellä.

– Konekatteen nahkahihna löytyi rompetorilta vöiden muodossa.

Jorma Airaksinen kiittasi itselleen VW-auton lahjoittaman VW-maljan.

– 70-luvun alussa tällainen malja tuli minulle tutuksi, nauroi ikionnellinen Bisse.

PARAS HISTORIC-KILPAILU

Lisälähtönä ajettiin kodittomaksi jääneet Subaru Sport kilpailut. Romua syntyi urakalla. Neljän Subarun kolarinneista saatiin rakennettua kolme liikkuvaa autoa. Puuhamiehenä toimi Helkama-auton tiedotusjohtaja Pekka Koski, joka Erkki Kareskosken romusta purettujen osien urheilullisella myötävaikutuksella kokosi veljensä auton ajokuntoon toiseen kilpailuun.

Subarujen tulevaisuus on valitettavasti luettu, jos sääntöjä ei onnistuta yhdistämään Ruotsissa ajettavan REAB Sports car -cupin autoihin. Tosiasia on, että Subarut ovat kotimaisen rata-autoilun ainoa varsinainen kilpaurheiluautoiluokka.

● Vauhdin Maailma Historic Grand Racen ohjokset olivat kokeneissa käsissä. Kilpailun johtaja oli Jukka Westerback ja tuomarina toimi Matti Päiväranta. Molemmat edellisten Helsingin DTM/ITC -kilpailujen johtajia.

– Oli ensimmäinen kerta kun näin historic- kilpailun luonnossa, tuumi tyytyväinen Westerback.

– Erittäin kovatasoiset kilpailut ylittivät minut täysin monilukuisine näyttävine autoineen. Yleisöystävällisellä lajilla on tulevaisuus edessään. Varikkomeiningissäkin oli kansainvälisen juhlan tuntua.

Voitko sen selvemmin sanoa?



Jorma "Bisse" Airaksinen lopetti 1986 ja tuli taas 1996. Miestenhuoneessa Bisse sovitti vanhaa ajopukuaan ylleen.

– Jos tämä ei mahdu päälle, niin minä lähden kotiin!
Onneksi Bisse mahtui ja onnistui vieämään ensimmäisen kiinnityksen VW-auton lahjoittamaan VW Maljaan.