

Kypärä päähän, pojat! Vanhat hevosvoimat jylläävät mm. S.P.J Keinänen ajaman 40-lukuisen V8-lättäpää Ford Specialin konepellin alla.

**Kotimaisen rata-autoilukesän yksi huippuhetkiä on jatkuvasti kasvanut Gulf Historic Grand Race. Tänä vuonna autoja oli radalla jo peräti 146. Ruotsalaisiakin oli paikalle ilmoittautunut 17. Mukana oli monta entistä Keimolan ja Ahveniston kävijää. Mikä muu ratatapahuma pystyy tällaisiin lukuihin? Gentlemen, start your engines!**

**ANTERO PAILINNA**

**A**utojen määrä lienee yksi rata-autoilun kaikkien aikojen suurimmista, jollei peräti suurin. Vanhoja formuloitakin oli lähtöluettelossa ennätyselliset 23 autoa! Kun vielä sää suosi viikonloppua, ei ihme, että yleisöä oli paikalla tuhansia. Kaikki varatut parisentuhatta lippua kävivät kaupaksi ja muutama tuhat ihmistä

Harrasteautoilu on lystikäs luokka ja niin myös sen suosittu V8-lähtö. Miten olisi MerCruiserin monipisteruiskuin HighPerformance 500 eli 502 cid (8 200 cm<sup>3</sup>) noin 470-500 hv merimoottori Camaron konepellin alla? Pekka Hietala tietää...

Schnitzer oli BMW:n toinen hovivirtittäjä Alpinan rinnalla. Molempia moottoreita tuli maahan 2002-mallien mukana 60-70-lukujen taitteissa sormin laskettavin määrin. Upi Pihlmanin voittaja-autoa vauhdittaa Kauko Erikssonin Keltiäisen giljoitiiniruiskuista vastaava 207-hevosvoimainen Schnitzer.



Kim Pettersson on todellinen entinen V8-mies, joka on ehtinyt ajaa HRF:n kilpailuissa niin avolavaista, HiPo-moottorista Rancheroa kuin mustakeltaista Shellby GT-350 -kloonina. Nyt mies on Formula Vee -luokkien nopein suomalainen '67 RPB:llä.

*Gulf 12. Historic Grand*

# Hei, me ajje

käytti hyväkseen suomalaiskansallista suunnistustaitoa onnistuen löytämään hyvät sekä ennen kaikkea huippuhuokeat paikat "Apparan" rinteitä.

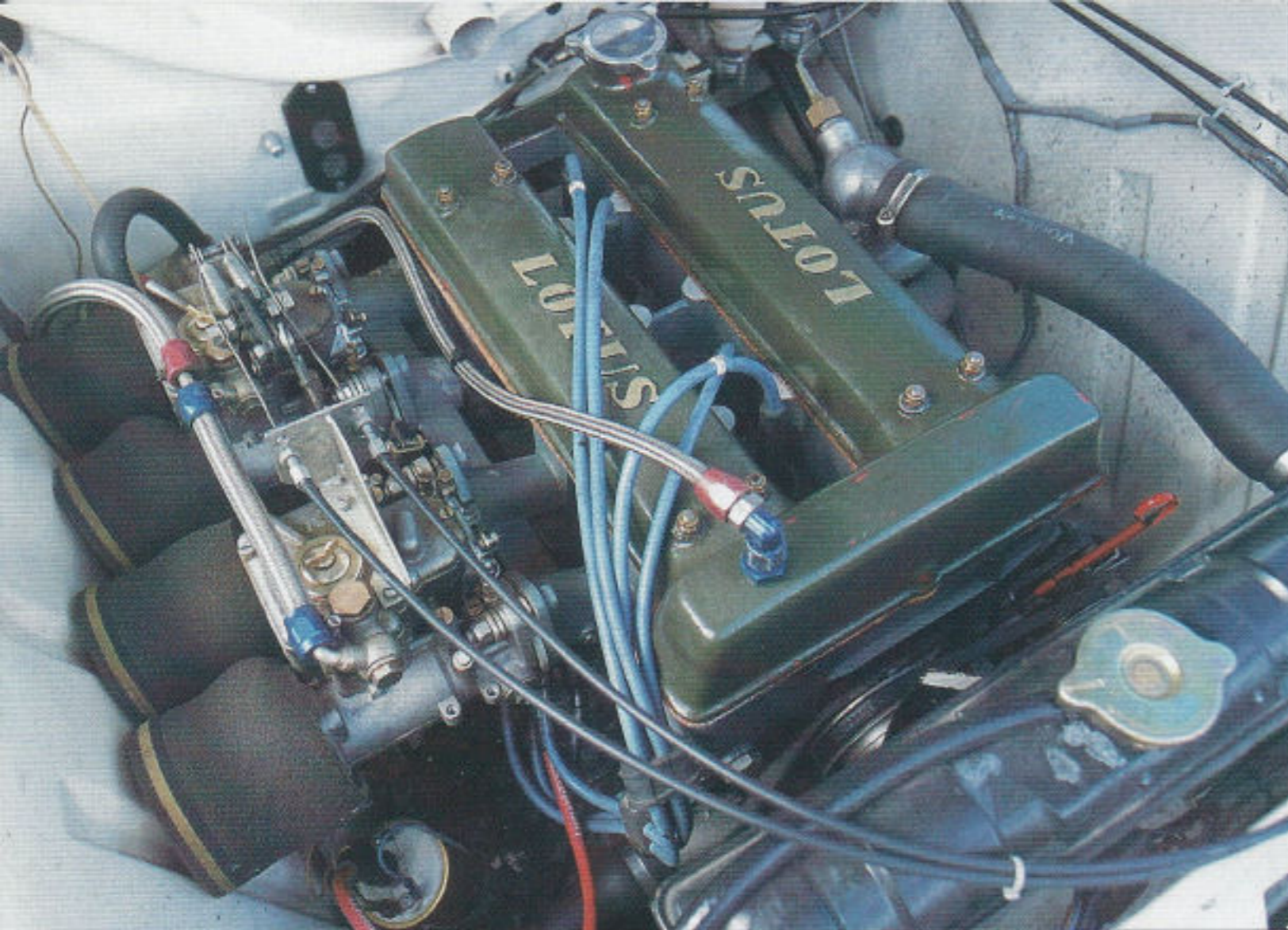
**VENI, VIDI, VICI ELI TULIN, NÄIN, VOITIN**

Vuonna 1991 historic-autot olivat ensimmäisiä kertoja kotimaisilla radoilla. Aikaa on kulunut. Kaksitoista vuotta sitten radalla esiintyneet Leo Kinnusen entinen '67 Austro V Formula Vee, kuten myös Matty O. Suonsivun punainen Fiat Abarth

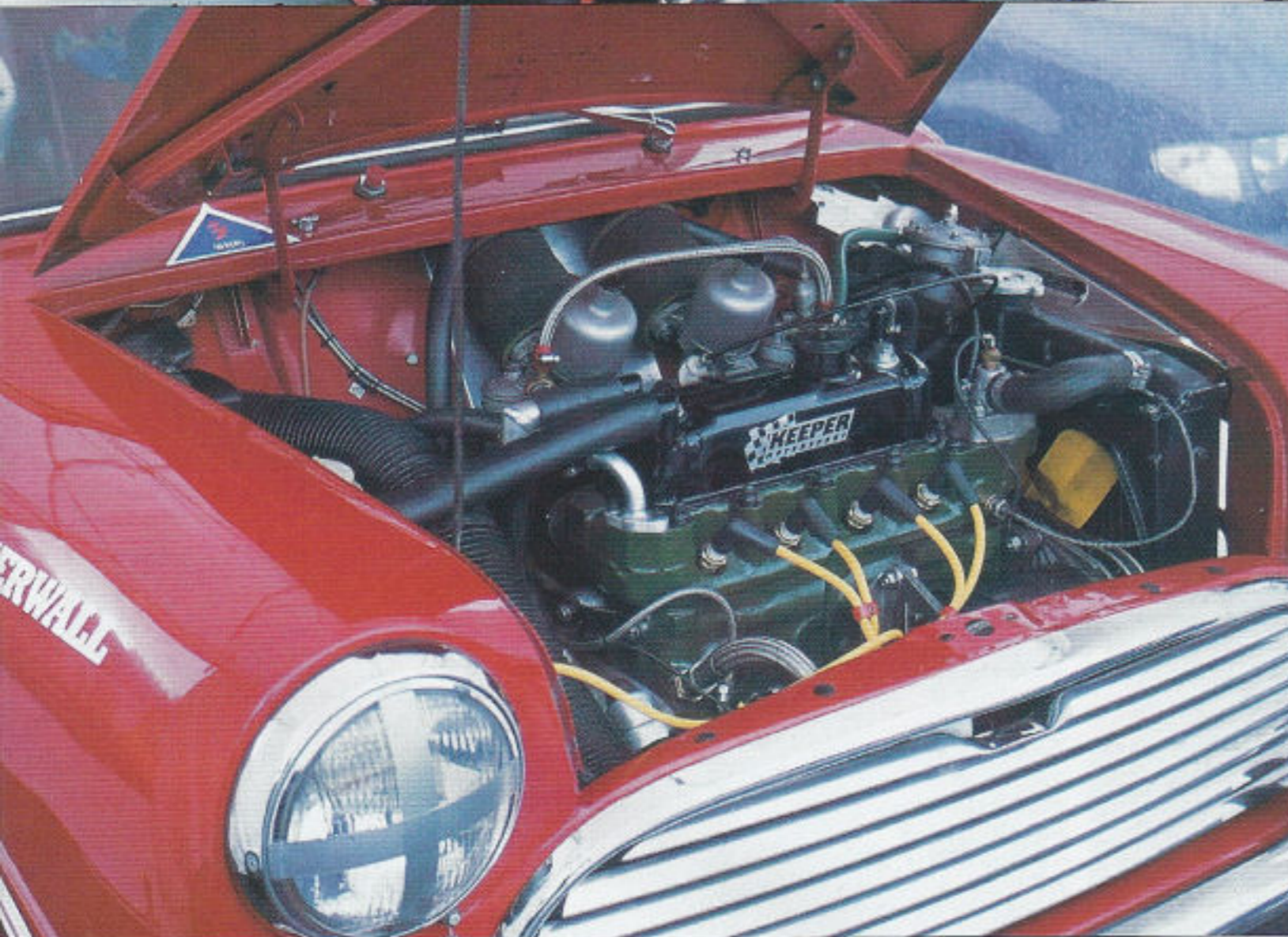
Replica olivat edelleenkin tositoimissa. Matty oli tosin silloin vielä Matti ja autokin NME-10-rekisterikilvin varustettu.

Austron ohjaimissa oli tänä viikonloppuna Formula Vee-harrastaja Juha Kuussaari, joka on nähty radoilla myös Keke Rosbergin entisellä '70 Veemax Mk IV B:llä kuin myös Risto Einton vanhalla, ns. kaksikaasutin '73 Veemax VI B:llä.

Yksi alan pioneereja on kiistatta vantaalainen Tapani Koski, joka hankki itselleen Lotus Cortinan vuonna 1992 ja oli mukana kilpailuissa heti jo samana vuonna.



*Lotusten 1.6-litrainen twincam on kaikkien TC-kilpamoottorien isä. Twincam vauhdittaa niin Lotus Cortinoita kuin Lotus Elaneita noin 165-175 hv:n tehoon. Pian nähdään, kuinka liikkuvat kuivasumppuiset G-ikäkauden 1966-72 Gulf Escort TC:t.*



*Minien moottorit ovat Euroopassa jatkuva keskusteluiden kohde. Parhaimmillaan Minit pesevät jopa Ford Falconit ja Lotus Cortinat. Oli miten oli, Keeper-team on rakentanut Niklas Johanssonin johdolla Jagerwallin 117 hv -moottorin. Moottoritakuu ei valitettavasti kattanut rengasrikkoo!*

sa. Koski ilmoitti kymmenen vuotta Lotus Cortinan hinnaksi 130 000 mk ja nyt sen arvo on noin 35 000 euroa. Auto isältä pojalle ei ole mikään turha klisee. Sen osoittivat niin Snabbit Falconilla kuin Svahnit Triumph TR3:lla.

Ahveniston suurimman yli 1800 cm<sup>3</sup> -luokan molemmat voitot menivät aikoinaan SM- ja PM-tittelit ajaneelle Helge Snabbille. Snabbin alla oli uusi vanha Ford Falcon V8 Sprint eli vuoden '64 Falcon on valmistunut Suomessa kilpa-autoksi vuosi sitten. Ikäkauden F 1962-65 autoja oli radalla yhtä aikaa 35 eli täysi lähtöruudukku, mukana mm. E-type Jaguareja, Ford Falconeita ja Mustangeja, BMW 1800 TI:tä, Fiat 1000 Abarth Berlina Corsia ja erikokoisia Mini Cooper Ässiä.

– Ensimmäisen Falconin rakensin jo kaudeksi 1994 ja sillä ajoin niin kotimaan mestaruuksia kuin FIA:n koko EM-sarjan luokkamestaruuteen. Auto meni Ruotsiin 1999 ja oli ilmeisesti huutokaupassa tänä vuonna briteissä, mietti tyytyväinen Helge Snabb riisuen ajohuppuaan.

– Viime viikonloppuna olin Sport 2000 -luokkaakin ajaneen poikani Henryn kanssa Ringillä Old Timer Grand Prix:ssa ja voitimme siellä 360 hv:n turvin luokkamme päästen yleiskilpailusakin seisomaan palokintokorokkeelle. Mutta siitä lienee juttua VM:n kisasalaatissa...? Tärkeintä minulle olisi päästä itselleni uusille radoille, kuten vaikkapa Estoriliin.

#### OCH SAMMA PÅ SVENSKA...

Ruotsalaisedustus oli näyttävä ja heille menivät käytännössä kaikkien Formula-luokkien voitot. Moneen kertaan Keimolassakin esimerkiksi Alfa Romeo GTAM -autolla 70-luvun alussa kilpaillut Tommy Jagerwall oli palannut kilparadoille tänä keväänä saatuaan valmiiksi ison 1300-kuutioksen BMC Cooper S:n. Toinen Ahveniston kilpailuista päättyi Jagerwallin osalta rengasrikkoon takalenkillä.

– En ole aiemmin käynyt Ahvenistolla, mutta tämä on varmasti yksi maailman hienoimpia ja haastavampia moottoriratoja. Tämähän on kuin legendaarisen Nürburgringin 21 km pitkän Nordschleifen pikkuväli, nauruskelee Jagerwall ultrahienoon Mi-

## Race, Ahvenisto

# taan taas!

– Kun historicista puhutaan ta-  
loudellisena lajina, niin tavallaan se  
pitää paikkaansa. Auton luokitusto-  
distukset eivät enää vanhene, sillä  
ne vanhenivat jo kymmeniä vuosia  
sitten, virnistää viikonloppuna Ah-  
venistolla yhden yleiskilpailuvoiton  
ja yhden kakkossijan ajanut Tapani  
Koski.

– Autossa riittää kuitenkin jatku-  
vasti kehitettävää ja tänäkin vuon-  
na pitkän alustakokeilun avulla pu-  
tosi kierrosajasta sekunnin verran.  
Historicitko muka hitaita...? Itse  
ajan perinteisellä, vanhakuvoisella  
Dunlop Racingilla kierroksen alle

1.37:n aikaan eli huomattavasti no-  
peammin kuin autolla aikoinaan  
päästiin! Keskimäärin puoli sekuntia  
ja vuosi siis pois kymmenen vuoden  
ajan. Vuonna 1994 ajoin Ahvenistol-  
la kierroksen ajassa 1.41,81!

Kansainvälisyys ja hintatason va-  
kaus ovat historic-luokkien ehdotto-  
mia etuja. Samalla FIA-passillisella  
autolla voi ajaa kilpaa ympäri maail-  
maa legendaarisilla moottoriradoil-  
la. Koskikin on käynyt 170-hevos-  
voimaisella Lotuksellaan niin An-  
derstorpin GP-radalla kuin Saksan  
kuuluisalla Nürburgringilla.

Historic-auto pitää myös hintan-



*Anderstorpin GP-radnan kasvatti, Lars-Gunnar Johansson, oli nopein yksi-  
kaasutin Formula Vee -luokan kuljettaja hienolla ja huippunopealla '70  
GMS III -autollaan. Muutakin on nähty kuin nälkää ja kierretty tahkon ohella  
kaikenlaista...vaiko?*

niinsä nojailen.

– Miniin päädyin, koska aloitin sellaisella kilpaurani 60-luvulla. Mutta ajatelkaapa, että tänään tällainen 117 hv/8 000 r/min ja 25 tuntia ajoa kestävä moottori maksaa 150 000 kruunua eli 100 000 teidän vanhoja markkojanne... ja itse touhuttuna!

Historic-formuloiden kilpailu oli peräti 12 kierroksen mittainen. Luokkia oli neljä ja vanhimman A-

Suomalaisista kovin luu oli entinen Carroll Shelby, Mustang- ja V8-friikki Kim Pettersson, joka ylti äärimmäisen tiukan aina äärrajoilla ajetun kilpailun jälkeen kolmanneksi. Hienoa!

– Ruotsalaiset tulevat aina mielellään Ahvenistolle ja onhan heistä kolme ollut mukana jo '67 avajaiskilpailussakin! Kuljettajista osa on ruotsalaisten Vee-kuljettajien par-

kokeilemaan... jos vain uskallusta riittää. Suomessa historic-formuloiden parissa on onneksi enemmän nuoria kuljettajia kuin länsinaapurissa.

### ROADSPORT... RATOJEN VAUHTILUOKKA

Roadsport-nimitys on oleellisesti parempi kuin entinen Harrasteauto-

lun SM-kultamitalisti aikoinaan Minillä, Jarmo "Jare" Sukava.

– Vaatii luontoa tulla tänne pääsuoralle täysillä. Nopeimmat autot istuvat radalla todella hienosti... itse asiassa kuin ammattitallien autot. Toisaalta kehitettävää onneksi nuorille aina riittää, jottei tarvitse tulla tähänkin paikkaan henkensä kaupalla. Ajat puhuvat puolestaan ja ne ovat katurenkailla ajettuina



Suurimman luokan voittoon ajanut Helge Snabb taisteli ajoittain Jagerwallin huippuhienon 117 hv BMC Cooper S:n kanssa. Mutta vähintään yhtä hieno oli Snabbien uusi 360 hv Falcon.



Jyrki Lahti oli '77 Volvolaan varsinainen kivi kassessa, kun edellisvuoden voittaja Esa Peltonen yritti uusia mestaruutensa 230 hv '79 Toyota Starletillaan. Voitto kahdesta lähdöstä yksi kummallekin.



Timo Kjelinin ja Yrjö Vuorion entinen Opel Manta '79 on iskusaan. Parinsadan hevosen voiman turvin Kjelini vei yhden voiton nimiinsä... hienoa! Luokitellut pulistikset ovat hienot.



Moottoripyörien veteraanikilpailijoiden näytöslähtö on aina yhtä koskettava – niin kilpailijoille kuin katselijoille. Mieltikääpä vaikka kahden klassisen sivuvaunu-Bemarin taittamista "Apparan" mutkaan... mukana on metanolin ja risiiniöljyn tuoksu. Puhumattakaan äänistä ja absrakteista historiallisista kauneusarvoista!

luokan voittoon ajoi kahdella tuplakaasuttimella varustetulla '63 Formula Junior RV-Cooperilla Reijo Heurlin. Ruotsalaiset veivät mennessään kaksi voittoa ja yhden kaksoisajan yhden palkintopallisijoituksen mennessä keltaisen lipun ohituksesta. Viimevuotinen voittaja Thomas Bergelin oli jälleen ykkönen legendaarisella '70 Lotus 61 Formula Fordilla.

haimmistoa ja esimerkiksi Affe Andersson teki auton vain tätä Ahvenistoa varten, kertoo silminnähdyn tyytyväinen Pettersson.

– Vee on hieno luokka. Nokka-akseli on vapaa, mutta nosto on rajoitettu. Vaikka tehoja on vain 66 hv/6 000 r/min, nopeimmat kierrokset Ahvenistolla sujuvat mataliin 1.33:n aikoihin. Jos joku väittää, ettei menossa ole vauhtia, tervetuloa

luokka. Tai niin kuin pahat kielet sanoivat Rahasteautoluokka. Oli miten oli, kolmen tavallisen ja yhden V8-luokan roadsportien taistelut ovat tiukkoja ja sopivat mitä parhaiten aloitusluokaksi ennen todellista kansainvälistä FIA-historiaa.

– Kyllä minua harmittaisi, jos en olisi tullut tänne tänään, tuumi tornin juurella Tekniikan Maailma -lehden monivuotinen koeajaja ja rata-autoi-

hienoja.

Roadsport-luokkien kehitys viime vuosina on osoittanut kouriintuntuvasti nimenomaan alustan merkityksen. Luokkavoittajien Peltosen '79 Toyota Starletissa tai Mika Viitalan '84 Peugeot 205 GTI:ssä on tehoja parhaimmillaankin vain hieman yli 200 hv. A-luokassa tehojohtaja lie-nee ollut Tommi Kaarnan '76 Ford Taunus RST varustettuna kaksiliitrai-

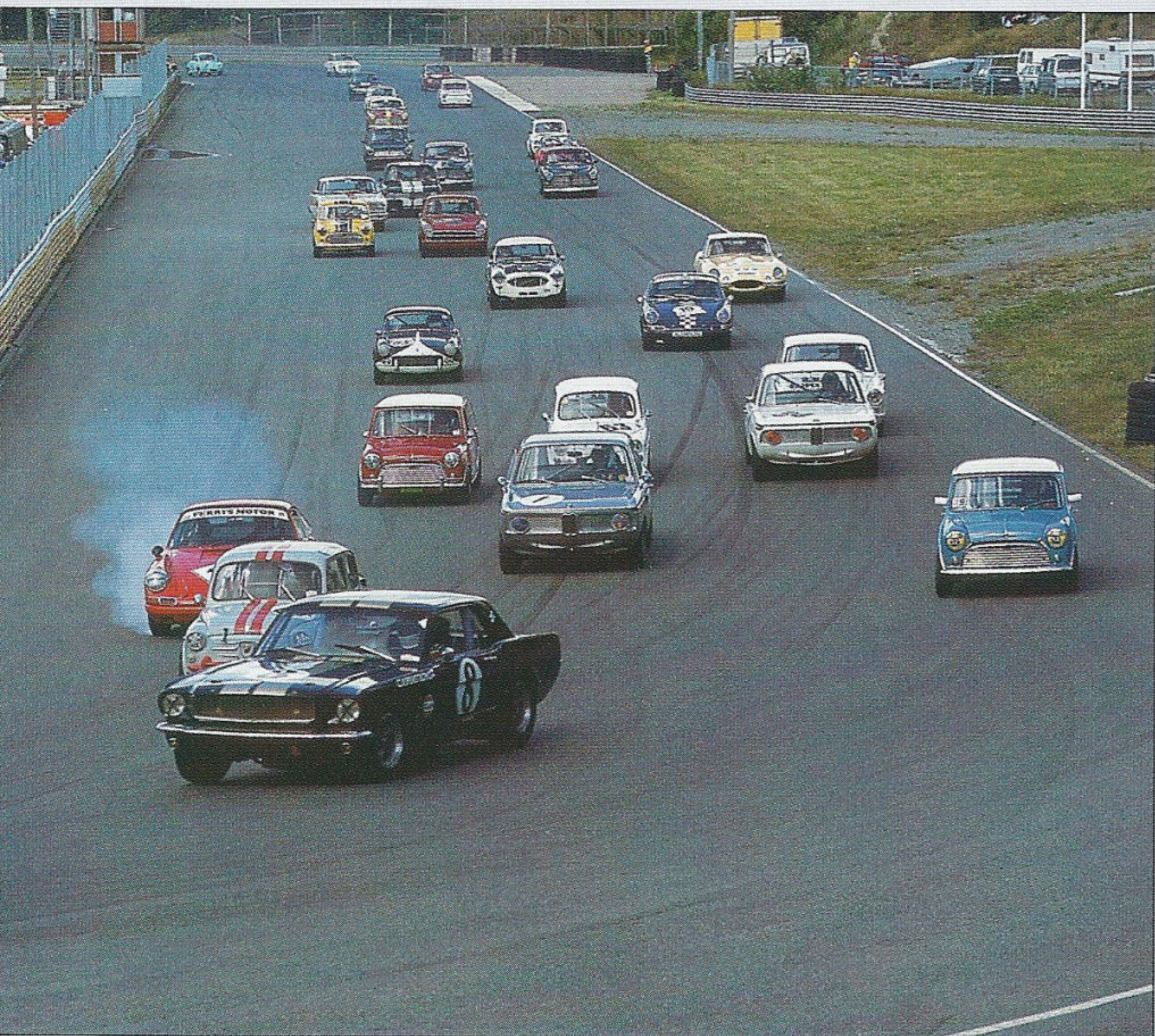
sella yli 500 hv:n turbo-Cossun tekniikalla. Auto menee kiistämättä hienosti osaavan kuljettajan käsissä.

Erinomaiset esimerkit alustasta olivat kaksi täysin erityyppistä Volkswagenia. Mika Mansukoski vei jälleen C-Roadsportien voiton ja todennäköisesti myös mestaruuden 1.6-litraisella '74 takapyöräteholtaan 120 hv VW 1303S:llä. Ja toinen erinomainen esimerkki oli yk-

vattuina.

Ja entä Keke Rosbergin aikoihin maahantuomat Van Diemen -kilpaurheiluautot tai kilpailuhistorian omaavat vanhat 1300 Super Saloon-autot? No tietysti Jämsän Äijän Ilkka Jutilan ja Van Diemeneissä Markku Pietilän tahtiin. Jutila taittoi kierroksen ajassa 1.27,646 ja Pietilä erinomaisella 1.27,928 ajalla.

Onneksi näitä suomalaisen moot-



**Viikonlopun startit olivat kovia koitoksia suurten automäärien takia. Eturivin Lotus Cortinat ohjaimissaan Koski ja Jukka Suominen ovat poistuneet ja Snabbin Falcon on jo menossa. Perässä on yleisöäänestyksen voittanut Christian Aspenströmin '65 Ford Mustang ja monta muuta autoa. Tiukinta tekee hienon ajon ajaneen Pekka Korkeakosken Porsche 911 -autolle.**



**Historic-kilpailuissakin ajanotto hoituu tuhannesosien tarkkuudella. Transponderia otetaan pois nuoren, toisen sukupolven kilpailijan Johan Svahnin '58 Triumph TR 3:n piiloista. Vuoroaan odottaa Historic Race Finland ry:n puheenjohtaja Juha Liukkonen BMW 1800 TI:llä ja rivistä poistuu voittoisa Tapani Kosken Lotus Cortina.**

köskorisella '83 GTI Golfilla lähes vakiokuntoisella Corradon 170 hv 1.8-litraisella koneella kuudenneksi ajanut Sami Lintunen. Taakse jäivät mm. isot V8-luokan autot, joista todellisen miehen työn tekivät Tomi Naaramon ison tannerta tömisyttävän '63 Buick Specialin mekaanikot paikattessaan auton yöllä kuntoon uutta starttia varten. Ja autohan ajettiin kotiin taas kilvet kiinni ruu-

toriurheiluhistorian uusklassikkoja ei ole myyty muualle vanhojen Eläintarha-autojen tapaan.

Ja ensi vuonna uudelleen... risiiniöljyn tuoksussa taas vanhojen veteraanikilpamoottoripyörien ajon jälkeen.



**Kilpailutulokset aikoiheen löytyvät: [www.historicrace.fi](http://www.historicrace.fi)**