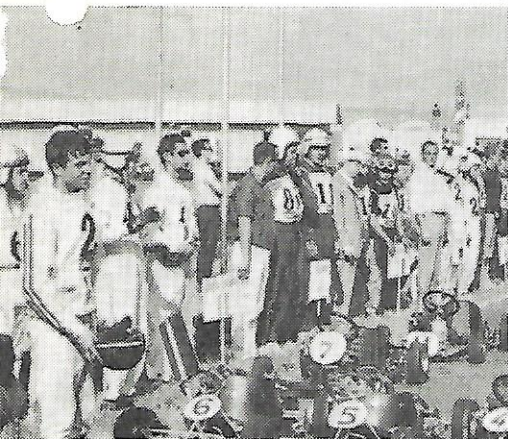


# HUIPPU- MIKRO ON HURJAA

MU / KALEVI LUOTOLINNA



Pyörintä MM-Tivolissa on alkamassa, osanottajat esittelyssä. Suomalaiset seisovat keskellä.

Meillä Suomessa on mikroautoilu saamassa lisää vauhtia kahdella sektorilla: harrastus on lisääntymässä ja nopeus kohoamassa. Tämän todisti vahvasti nyt jo taakse jäänyt kausi. Mutta siitä huolimatta meillä on vielä melkoisesti matkaa maailman huipulle, myös se todistautui kesällä 1964. Kuitenkin voidaan perustellusti todeta, että jatkuvasti kohentuvat autot ja rataolosuhteemme kaventavat marginaalia maailman kärkeen. Jos mikroautoilumme onnistuisi saamaan osakseen rallimaista taloudellista tukea, niin kukaties hyvinkin pian meillä olisi ...

MIKROAUTOILUN meikäläiseen kärkikaartiin kuuluvia ajajia osallistui syksyllä Italian Tivolissa järjestettyihin lajin MM-kisoihin (kuten jo on kerrottukin tämän lehden numerossa 10/1964). Nuo 13 kansakunnan edustajien ajot toimenpani yhteistoiminnassa European Karting Club ja Karting Arcionia, ja haluan puuttua niihin vielä uudelleen — kuin muistelumeielessä — tässä yhteydessä. Nimenomaan siksi, että tapaus oli suomalaisten osalta uraauurtava ja että kilpailujen isännätkin osoittivat meille »ylettömän kaukaa» saapuneille osanottajille merkittävää huomiota ja kunnioitusta. Ja tekisipä melkein mieli sanoa, ettei aiheetta, sillä matkamme ensin laivalla Länsi-Saksaan ja sieltä edelleen tämän maan ja Sveitsin läpi Italiaan oli-kin varsin vaativa.

Joukkueemme käsitti seuraavat henkilöt: ajajina Roland Sarlin, Lars Rapp, Toni Ruokonen ja ylläpaimettu, johtajana Erkki Sarlin ja mekaanikkona Erkki Haimila. To- nille ikävä kyllä kävi kuitenkin



MM-hurja Guido Sala, Italia. Vuoden 1961 MM-kisoissa tämä mies sijoittautui neljänneksi.

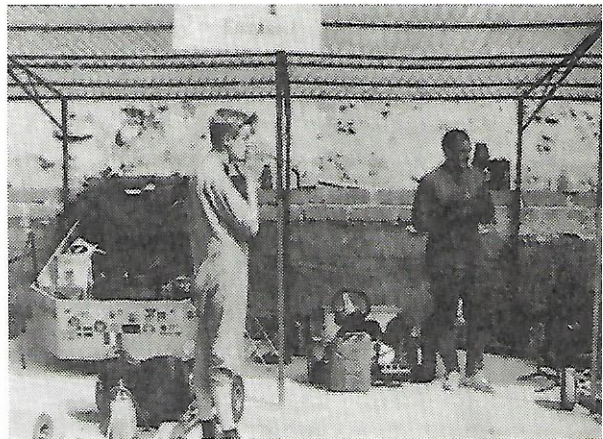
niin, ettei hän päässyt radalle lainkaan, sillä sikäläinen moottoritiedas ei pystynyt toimittamaan miehen tilaamaa autoa ajoissa perille Milanosta käsin. Niinpä hänen edustuksensa siis rajoittuikin käyntiin meidän muiden kanssa Rooman pormestarin MM-ajojen osanottajille tarjoamalla lounaalla ja ikuisen kaupungin nähtävyyksille suoritettuihin kiertoajeluihin. Mutta elämyksiähän nekin olivat.

Kilpailun alkutapahtumat olivat juhlalliset ja varsin tiukat.

Ajajat esiteltiin yleisölle, kansallislaulut soitettiin ja ajokit katsastettiin. Viimeksi mainittu toimenpide oli perusteellisin kaikista niistä vastaavista tilaisuuksista, joissa minä olen ollut mukana. Itse kilpailuihin emme lähteneet suurin voitonhaavein, vaan lähinnä saadaksemme tarvitsemaamme oppia ajojen järjestelyissä, ratojen suunnittelussa, autojen vityksessä ja niin edelleen. Ja täytyy tunnustaa, että nimenomaan tässä suhteessa oli matkamme erittäin antoisa; toimivathan oppimestareinamme huip-

puuokan ammattilaiset. Italian voittoisa joukkue oli muuten harjoitellut kilpailuradalla kolmen viikon ajan tuntikausia joka päivä — ja särkenyt mahdollisimman tehokasta ajotapaa tavoitellessaan useita koneita. Kun ottaa huomioon kaiken tämän, ja puolensadan paremmalle puolelle nousseen kilpailijamäärän sen lisäksi, voidaan sijoituksiamme — Roland ja minä jaetulla 31. tilalla, Lars 35. — pitää vähintäänkin tyydyttävänä.

MM-arvosta kilpailtiin ainoastaan alle 100 kuution koneilla, ja se jo merkitsi tuntuvaan etulyöntiasemaa kevyttekoisille etelän pojille. Esimerkiksi maailmanmestarin, 45-vuotiaan italialaisen Guido Salan, ruumiinpaino oli noin viisikymmentä kiloa eli kymmeniä kiloja meikäläisten painoja alhaisempi. Tulevalla kilpailukaudella säännöt muuttuvat kuitenkin sikäli eduksemme, että kysymyksessä olevassa luokassa ajokkaiden minimipainon pitää olla 115 kiloa, jolloin ylet- tömillä ajokkien kevennyksillä ei voiteta enää niin paljon kuin nyt.



Väläys Suomen varikolta kamppailujen aikana. Etualalla Erkki Haimila, takana Lars Rapp.

Vielä haluaisin kertoa pari mie- liin painunutta sisun näytettä näiden kilpailujen tiimoilta, ajojen, joissa ammattilaiset osoittautuivat joka suhteessa maineittensa ja asian hyväksi suorittamiensa pitkäaikaisten töiden arvoisiksi. Eräältä monacolaiselta kilpailijalta sam- muu ajokki aivan varikon vastak- kaisella puolella rataa. Tästä si- suuntuneena tämä lihavanpuolei- nen ajaja raahasi autonsa pyörret- tävässä kuumuudessa maaliin saak- ka sillä seurauksella, että tosiaan- kin pyörtyi heti perille päästyään. Siinä tarvittiin muutama litra ih- naa, kylmää vettä, ennenkuin sisu- pussi oli jälleen jaloillaan. Muuan ranskalainen puolestaan pamautti päin radan reunustoilla olleita ren- kaita sillä seurauksella, että ajokki pyörähti ympäri jättäen kuljettaja- n alleen. Tajuton mies nostettiin oitis sanitäärien toimesta paareille, mutta hetken niillä maattuaan — ja tultuaan taas tajuihinsa — »fransmanni» ponnahtikin kette- rästi pystyyn, syöksyi mikronsa is- tuimelle ja aikoi jatkaa kisaa. Auto

Jatkuu sivulla 48