



Kööpenhaminan mikroautokilpailujen lähettäjänä oli nainen, Lene Engström.

Startti tapahtui sisällä

MU / KALEVI LUOTOLINNA

VUODEN 1965 ensimmäiset kansainväliset Formula K-kilpailut järjestettiin tammikuun 9.—10. päivinä Kööpenhaminassa, Foorumin sisähallissa. Jo toisena vuotena peräkkäin paikkakunnan Lions Klubi järjesti tämän ajon, nyt tällä kertaa kansainvälisissä merkeissä, sillä mukana oli osanottajia Tanskan lisäksi Suomesta, Englannista, USA:sta, Hollannista ja Saksasta. Suomesta olivat mukana isommassa luokassa Reijo Nurmi, Kurt Flink ja Roland Sarlin sekä pienemässä luokassa Teppo Kallio ja Per-Henrik Söderling.

Englantilainen isäntä

ALLE 100 KUUTION luokassa isännöi Englannin Bobby Day upouudella Komet-koneellaan. Hän oli suorastaan ylivoimainen voittaen kahtena päivänä 10 erää. Vain yhdessä erässä häneltä meni voitto sivu suun, ja sekin startin jälkeen

tapahtuneen moottorivian ansiosta. Omien poikiemme menestys jäi heikoksi moottorien lakkoillessa.

Karsintaeristä selvittiin

ISOMMASSA luokassa sen sijaan suomalaiset selvisivät karsintaeristä ja pääsivät jatkamaan loppukilpailussa. Starttikokeissa meikäläiset ajelivat jopa kärkipään aikoja. Kokenut ajajamme Kurt Flink joutui luopumaan hyvistä starttiasemistaan, nyrjäytettyään selkänsä ajokkiaan käynnistäessään. Suomen mestari Reijo Nurmi osoitti olevansa hyvän ajotaitonsa ansiosta vielä kesäisessä mestaruuskunnossaan. Hän saavutti näissä kisoissa parhaan suomalaistuloksen ja hänen kannoillaan seurasi hyvin ajanut Roland Sarlin. Suomalaisajajat pitivät suurimpana puutteenamme kunnollisten harjoitusratojen puutetta. Lisäksi puuttui pojiltamme tuntuma rataa.

Näkyvyys 50 metriä

TANSKAN omat pojat Svend Engström ja Jörgen Back Poulsen isännöivät B-luokassa eikä muilla ollut sanansijaa heidän keskinäisessä kamppailussaan.

Ajot sujuivat järjestelyiltään esimerkillisellä tavalla, mutta ainakin yksi häirtä oli sisäkilpailuista. Koneet savuttivat valtavasti ja ajoittain oli kilpailujen aikana näkyvyys ainoastaan 50 metrin päikkeillä. Kun lisäksi tanskalaiskatsomo, sunnuntaina oli päiväkilpailuja seuraamassa 7300 henkeä, tuprutteli tähän omaa savua sikaareistaan, ei ole ihme, että ilma joskus tuntui melkein pälopahtavan Foorumin hallista.

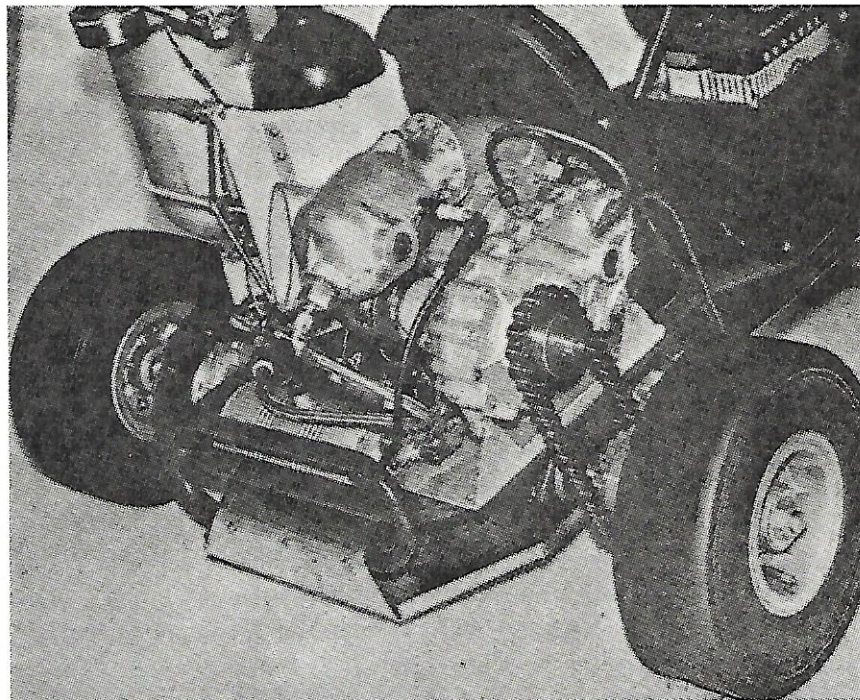
Kaksi uutuutta

NAISSA EUROOPAN suurimmassa sisähallikilpailuissa tapahtui myös kahden uuden auton sisäänajo. Edellä tuli jo kerrottua Bobby Dayn Komet K 77 Magnumista. Lisäksi Tanskan oma poika Finn Larring kokeili samassa luokassa Saetta V 18 GP:n tehoa.

Ilmeistä on, että samanlaiset ajot järjestetään jälleen ensi vuonna Foorumin hallissa. Toivottavaa olisi, että suomalaiset ajat saisivat jostain harjoittelupaikan. Vasta silloin he voisivat antaa oman vahvan värinsä näihin suosittuihin sisäkilpailuihin.

Turbiini mikrojen moottoriksi

MU/KALEVI LUOTOLINNA



Tällainen kaasuturbiinimoottori on ilmeisesti tulevaisuuden voimapesä mikroautoissa suuren tehonsa ja hiljaisen käyntinsä takia.

Turbonique Inc. Floridassa USA:ssa on hiljattain laskenut markkinoille huokeahintaisen kaasuturbiinimoottorin. Tällä hetkellä moottoreita on kaupan kuutta ei mallia (45—360 hv sae). Kaikki kyseiset moottorit ovat kooltaan sopivia asennettaviksi normaaliin mikroautoon, ilman mitään muutoksia. Pienimmän moottorin paino on noin 16 kg ja suurimman 25 kg.

4 vuotta suunnittelua

Edellä mainittu tehdas on kehittänyt Mikroturbo-moottoreita neljän vuoden ajan. Suunnittelusta ja kehityksestä on vastannut kaksi asiantuntijaa. Nämä herrat kuuluivat erään Floridan suurimman ohjuksia valmistavan tehtaan henkilökuntaan.

Ennen kuin nämä ennätysmoottorit olivat valmiina laskettaviksi markkinoille, tarvittiin satoja erilaisia kokeiluja ja testejä. Erääseen testiajokkiin, mikä oli aivan normaali mikroauto asennettiin 105 hv:n turpiinimoottori sekä mittaritaulu, mistä voitiin lukea ajokin kiihtyvyys, polttilan lämpötila, sekä nopeus. Jokaisessa kiihtyvyysskoeksessa talletettiin mittarien luke-

mat kaitafilmiille. Kun tiedettiin ajokin ja ajajan paino, voitiin laskea nopeus, matka ja moottorin kehittämä teho melko tarkasti. Edellä kerrottu laskutapa vastaa ohjuksissa ja avaruusaluksissa käytettyä.

4 sekunnissa 128 kilometriin

Seisovasta lähdöstä saavutettiin 0—128 km:n neljässä sekunnissa. Mikroautolla testattaessa todettiin, ettei kohottamalla moottorin tehoa yli 105 hv:n saatu toivottua lisäystä auton huippunopeudessa. Tällaisen turbiinimoottorin käynnistäminen on melko vaivatonta. Se tapahtuu yhdellä ainoalla liikkeellä kytke-mällä sytytysvirran. Mikroturbonääni on erittäin hiljainen, se muistuttaa lähinnä tyhjenevän renkaan ääntä.

Automaattinen säädin

Turbiinin kierrosluku on 92000 kierr/min ja tämä lasketaan 5750 kierr/min:in 16:1 välityksellä.

Ellei kierroslukua jollain tavoin rajoitettaisi nousisi se jatkuvasti, kunnes turbiini keskipakovoiman vaikutuksesta hajoaisi. Tämän vuoksi Mikroturbossa käytetään automaattista säädintä joka pitää kierrosluvut turvallisissa rajoissa.

Lisäksi kierroksia voidaan säätää normaaliin tapaan polttoainejohdossa olevan venttiilin avulla.

Tehoa riittää

Ajateltaessa tämäntyyppisen moottorin hankintaa ei kannata valita mallia, jonka teho huomattavasti ylittää todellisen tehon tarpeen, sillä tämän tuloksena on sekä turhan suuri polttoaineen kulutus että huono hyötysuhde, joka on seurauksena tehon voimakkaasta kuringamisesta. Verrattain suuri etu on kyseisissä moottoreissa se, että kaikkein pienimmästäkin moottorista saadaan huomattavasti tehokkaampi osia vaihtamalla. Ainoat erot rajoittuvatkin ruiskutus-suokappaleeseen ja polttotilaan. Tästä johtuen voidaan yksinkertaisin keinoin muuttaa moottorissa tehoa 45—360 hv:n rajoissa tarvetta vastaavaksi.

Kuuluu mikroautoajajamme Roland Sarlin on pistäytynyt Lontoossa eräässä alan autonäyttelyssä, missä hän tutustui todelliseen hirmumenijään. Olen haastatellut häntä asian johdosta, ja ensi numerossamme kerrommekin teille lisää ennätysmurskausvälineistä.