



Heikki Grahn joutui Turun varikolla radiotoimittajan haastattelemaksi.

70 ajajaa tavoitteli SM-pisteitä

MU/KALEVI LUOTOLINNA

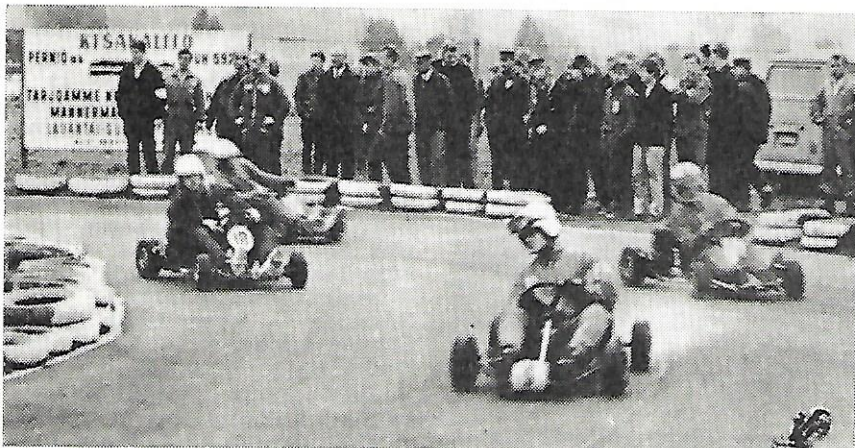
TURUSSA kilpailtiin 26. p:nä syyskuuta Artukaisten FK-radalla viimeistä edellisen kerran tänä kesänä SM-pisteistä mikroautoilussa. Kamppailuun oli saapunut yllättävän runsaasti osanottajia noin seitsemänkymmentä ajokkia ympäri Suomea, aina Oulusta saakka. Kilpailut onnistuivat järjestelyiltään mainiosti, vaikkakin turkulaiset tämänlaatuissa asioissa olivat ensikertalaisia. Aina silloin kun uusia

eriä järjesteltiin starttipaikalla lähtökuntoon, töräytteli torvisoittokunta marsseja ilmoille, joten ei sellaisia ikäviä taukoja päässyt syntymään. Tämä edellä kerrottu vihjeeksi vastaisen varalle muillekin kilpailujen järjestäjille.

PIENEMMÄSSÄ luokassa eli A alle 100 ksm jouduttiin ennen varsinaista SM-lähtöä suorittamaan karsintaeriä ajajien paljoudesta johtuen. Ensimmäistä karsintaeriä

ajettaessa Ruokosen veljekset isännöivät koko lähdön alusta loppuun saakka ainoastaan keskenään kärkipaikkoja vaihdellen. Heistä jopa povailtiin päivän voittajaehdokkaiksi. Mutta kuinka ollakaan, kun seuraava pienemmän luokan karsintaeriä laskettiin radalle syöksähtivät Grahn sekä Kallio sellaisella vauhdilla keulaan, että kohahdus kävi katsomossa. Herrojen vauhti oli samaa luokkaa myös loppuerässä ainoastaan Söderlingin heitä uhkaillessa. Maininnan ansaitsee Turun nouseva mikroautolupaus Jukka Aihinen sekä Iisalmen Rosberg, sillä niin varman tasaisesti he ajelivat kolmikon perässä.

ISOMMAN luokan miehet ajoivat suoraan loppukilpailuna lähtönsä, koska kaikki sopivat mainiosti yhtäaikaan radalle. Roland Sarlin tempaisi startin jälkeen keulapaikan, kannoillaan Nurmi sekä Luotolinna, sekä välittömästi Kari Ruukonen aivan takapuskuria nuollen. Kamppailu kärkisijoista muodostui kuitenkin Sarlinin sekä Nurmen väliseksi, jälkimmäisen voittaessa ylivoimaisesti. Luotolinnan sekä Ruukosen koneet eivät olleet parhaalla mahdollisella menopäällä, joten kamppailu jäi vähän laimean tuntuiseksi.



Grahn ja Kallio johtavat kilpailua ja yllätysmies Aihinen (18) on kintereillä ahdistamassa.

Vaihdelaatikollisten ajokkien kilpailu oli mennä hieman pelleilyksi koska ajajia starttasi vain kaksi, Tapiolan miehiä molemmat Hirvonen ja Koskinen. Alku onnistui normaalitytapaan kavereiden kierrellessä rataa. Koskinen johti kilpaa, mutta kun hän sai konevian joutuen luovuttamaan kärkipaikan Hirvoselle, sai kamppailu uudet puitteet, missä aikomuksena oli saapua perille vaikka kontaten. Hirvonen joutui luopumaan pelistä siinä vaiheessa, kun kone teki lopullisesti lakon ja kierroksia oli jäljellä vielä kaksi, ja aikaa niin vä-

hän että työntämällä ei olisi ehtinyt. Koskinen ajeli siihen saakka kunnes ajokista irtosi ohjauspyörä kaarteessa kokonaan. Tosi urheilumieltä osoittaen hän yritti lähestyä maaliviivaa käsin raidetangoista ohjaten, mutta kilpailun tuomari keskeytti hänen ajonsa, mikä on täysin ymmärrettävissä, sillä eihän puutteellisella ajokilla saa liikkua maantielläkään saati sitten kilparadalla.

Kaikista vastoinkäymisistä huolimatta Turun kilpailu kokonaisuutena oli täysin sataprosenttisesti onnistunut.

Juhlava päätös kisoille



Pienemmän luokan mestari Teppo Kallio lentää ilmaan Suomen mestaruuden kunniaksi.

Juhlakkaammin kuin koskaan ennen suoritettiin vuoden 1965 mikro-autoilun tilinpäätös. Tämä viimeinen kamppailu SM-pisteistä sekä mitaleista tapahtui Pasilassa Suomen tv:n studioiden tuntumassa, autojen pysäköintipaikalla, Jyväskylän suurajojen televisiointia katselleille tutulta »tynnyrikoealueelta».

Oli ilahduttavaa todeta se mielenkiinto, minkä me FK-miehet tv:n taholta saimme, toivokaamme, tulevaisuudessa enemmänkin kanssikäymistä. Lauantaina suoritettujen aika-ajot olivat pakolliset kaikille kilpailuun osallistuville, samoin koneiden katsastus. Sunnuntaina aamupäivän sään perusteella olisi voinut helpommin kyseiselle paikalle järjestää soutu- ja kilpailut kuin FK-kilpailut, niin epävakaiselta ilma näytti. Mutta kiitos ilmojen haltijan sekä ripeiden harjamiesten kilpailut voitiin suorittaa kaikella kunnialla päätökseen. Kummassakaan luokassa ei nyt Suomen mestarista oltu varmoja vielä en-

nen viimeistä kilpailua. Useina vuosina muutamalla kilpailijalla on ollut niin vakuuttava pistejohto ennen viimeistä koitosta, että kotona istumallakin mitalin väri olisi ollut sama.

Täälläkin jouduttiin pienemmässä luokassa suorittamaan karsintaa ennen loppukilpailua, koska SM-lähtöön voitiin radalle laskea yhtäaikaan ainoastaan kuusitoista ajajaa. Loppukilpailun alkaessa luokassa A alle 100 ksm Heikki Grahn syöksyi aivan ylivoimaisesti johtoon. Hänen johtonsa oli kolmen kierroksen jälkeen jo noin 100 metriä. Ehkäpä mies kuumeni liikaa, kun hän maalisuoran jälkeisessä kurvissa veti »pitkäksi» ja peli oli siltä osin pelattu. Teppo Kallio sai näin keulapaikan ja pitikin sen loppuun saakka, Iisalmen nuoren ajajan Rosbergin sekä Söderlingin seurattessa varjon tavoin Kallion tuntumassa. Kallio varmisti voittoa näissä kilpailuissa myös Suomen mestaruutensa Söderlingin jäädessä hopealle kahden pisteen erolla.

Isompien koneiden SM-lähtö ajettiin suoraan loppukilpailuna. Kärkeen pääsi Nurmi, toisena Sarlin ja kolmantena Luotolinna, Ruokosen

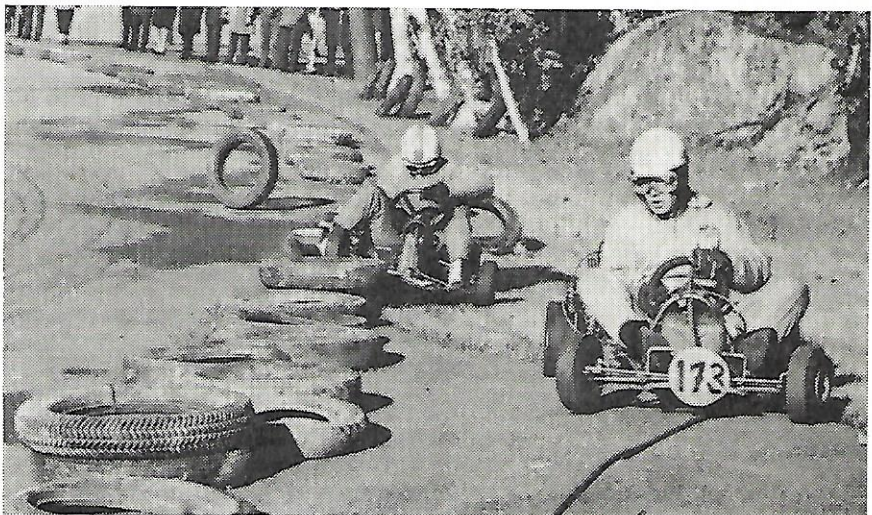


Reijo Nurmi (vas.) ja Kalevi Luotolinna (oik.) kävivät tiukan kilpailun suurten mikrojen mestaruudesta. Roland Sarlin on näiden kovien kilpaveikkojen seurana.

Karin pysytellessä tiiviisti kärjen tuntumassa. Viisi, kuusi kierrosta ajettiin rajulla vauhdilla puskurit toisia hipoen. Kun kärkipää »varvasi» kierroksella heikoimpia ajajia, tapasi Sarlin epäonnensa ajamalla toisen perään kapeassa kohdassa rataa, seuraavalla kierroksella Luotolinnan toinen kone alkoi lakkoilla ja niin miehiä alkoi valua ohitse.

Nyt Nurmella oli varaa jo vähän vilkuillaakin perässä tulevia ja ensimmäisenä hän maalilinjan ylittikin, Ruokonen jo kakkos-sijaansa tottu-

Jatkaa sivulle 35



Grahn on hiukan vaikeuksissa ajettuaan »renkasvarastoon».

Kouvola järjesti kilpailut, vaikkei saanutkaan rataa

MU/KALEVI LUOTOLINNA

Viime numerossamme jo povailin Pasilan viimeistä SM-osakilpailua kesäajojen päättäjäksi, mutta kuinka ollakaan Kouvolassakin innotuttiin asiaan ja järjestettiin vielä koko maata käsittävät "mikromittelöt." Autoliike Autokouvon

myötämielisestä suhtautumisesta johtuen oli kilpailut voitu järjestää, ja vieläpä liikkeen edustalla olevalla kestopäällysteisellä pysäköintialueella. Samaisen liikkeen suuri korjaamohalli oli kilpailuvarikkona ja työkalut aina hitsaus-

laitteista alkaen kilpailijoiden käytettävissä, ja tuntui niitä joku tarvinneenkin.

Itse ajorata ei ollut parhainta mahdollista luokkaa. Ensinnäkin se oli liian lyhyt, ja toiseksi pari ikävää heittoa oli radan pinnassa, mistä johtuen ei mitään ihmeellisiä huippunopeuksia saavutettu. Päivän nopeimpia kierrosaikoja mestaroi Reijo Nurmi saaden vastusta ainostaan Kalevi Luotolinnaalta isomassa luokassa, tämä kaksikko veteli molemmat lähdöt aivan peräperää Reijon kuitenkin molemmat voittaessa. Kari Ruokonen ei ollut parhaalla menopäällään ja hän joutuikin ajelemaan hieman taaempaan. Rolan Sarlinin ajopanos näissä kilpailuissa oli melko lattea. Kertomansa mukaan hänen selkänsä ei kestänyt moista pompotusta.

Luokassa alle 100 ksm ajajat joutuivat kilpaillemaan kahdessa ryhmässä kunkin osallistuessa kahteen lähtöön. 1-ryhmän ensimmäisen startin jälkeen aloitti P. H. Söderling erinomaisesti mutta joutui kuitenkin laskemaan Teppo Kallion edelleen. Toisessa lähdössä Kallio piti johtoasemaansa aina viime kierroksille saakka, mutta ohittaessaan kierroksella hitaammin ajavia hän joutui mukaan lievästi yhteen-ajoon ja niin Tapani Pietarila syöksähti johtoon voittaen erän, sekä saaden lopputuloksissa toisen sijan.

2-ryhmän ensimmäisessä lähdössä Iisalmen Keijo Rosberg sai keulapaikan alusta pitäen eikä hän sitä kenellekään luovuttanutkaan. Hän voitti erän ja sai niin hyvän ajan, että se oikeutti loppukilpailussa ensi palkinnolle.

Tapiolan toivo nuori Antero Lindqvist oli parhain viimeisessä erässä mutta hänen aikansa loppukilpailussa ei yltänyt kun seitsemänteen sijaan. Edellä kerrottujen lisäksi ajettiin myös kuuma sarja, vaikkakin siitä muodostui hieman mielenkiinnoton.

Reijo Nurmi lähti ensimmäisenä halkomaan tuulta ja tuli maaliin kenenkään uhkailematta voittajana, Kalevi Luotolinna ei saanut konettaan käyntiin tarpeeksi ajoissa ja niin ajot hänen kohdaltaan oli ajettu.

Pauli Vatanen ja Keijo Rosberg kävivät kuumansarjan toisesta sijasta kovan kamppailun, jälkimmäisen vallatessa hopeasijan. Kouvolaan Formula K-kerho sekä AK:n Kouvolaan piiri anaitsevat kiitoksen hoitamistaan kilpailuista, ja toivon mukaan Kouvolassa pärisee toistekin.



Reijo Nurmi, joka kuvassamme veljeilee mekaanikkonsa kanssa, on kilpailukauden jo mentyä ohi löytänyt erinomaisen ajokunnon ja voitto voiton perään on mennyt Nurmen tilille.



Iisalmen Keijo Rosberg, jo toisen polven mikromiehiä, edustaa kunnialla iisalmelaisia moottorimiehiä (etualalla).

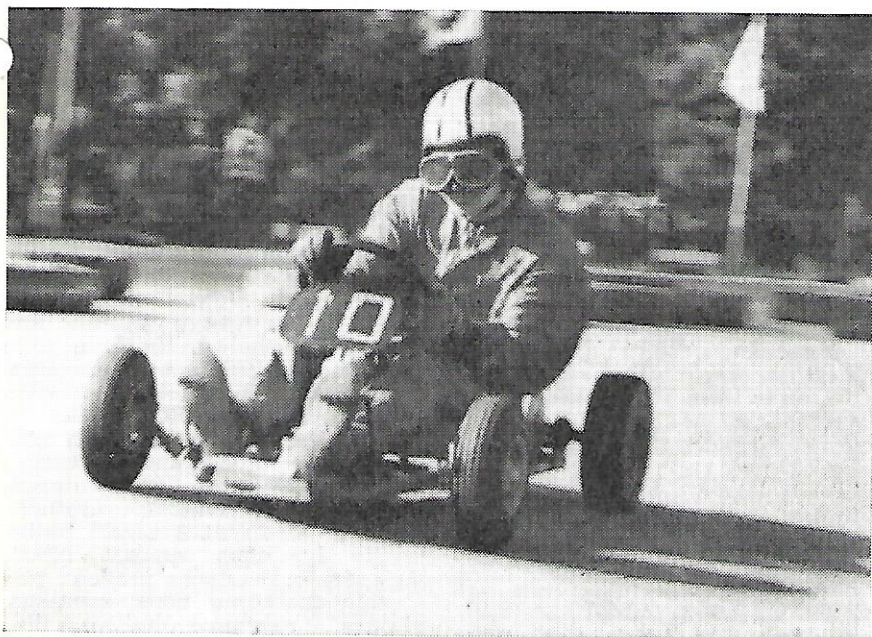
Tapiolalta puuttuu vain tärkein - oma mikrorata

Tapiolan UA:n nuorisajaosto, Tapiolan Moottorikerho on tehnyt mikroautoilurintamalla työtä jo vuosikausia, saadakseen ajoradan tänne pääkaupungin liepeille, sekä temmatakseen ne nuoret, joilla ei ole mitään tekemistä urheilun pariin, mistä jokaiselle löytyy sopivaa tehtävää. Jälkimmäisessä onkin melko hyvin onnistuttu mutta se ratahanke viivästyy päivä päivältä. Syynä on se, että joku sai päähänsä vastustaa hanketta, mistä ei oikeastaan mitään tiennytäkään, mutta oli kuitenkin oikeutettu sanansa julkituomaan. No virastokankeutta totesi se entinenkin tyttö, kun tunti jaloissaan reumatismia kolottavan, toivokaamme että ne muutamat "vastarannan kiiskitkin" saadaan aikaan aivopestyä. Tapiolassa on nuo-

rison saaminen johonkin arvokkaaseen harrastukseen mukaan arvostettu asia, mistä oli osoituksena taas tänäkin vuonna järjestetyt Nuorison Messut.

Edellä kerrotuissa messuissa olivat mikromiehet mukana omalla panoksellaan. Kerhon johtajan Kosken kertoman mukaan päivysti jokainen kerholainen vuorollaan mes-sualueella jakaen auliisti tietojaan ajokkien valmistuksesta sekä ko-urheilun vaiheista kiinnostuneille messuvieraille. Näytteillä oli jäsen-ten itsensä rakentamia ajopelejä sekä rinnan aivan alan viimeistä huutoa olevia tehdasvalmisteisia mikroja.

Keskustellessani kerholaisten kanssa messuilla, he kertoivat, että vaikeinta on vastata kysymykseen,



Teppo Kallion menossa on vauhtia, joskus liikaakin, mikä saattaa aiheuttaa ulosajoja.

minkä isä poikineen voi esittää, missä näillä ajokeilla voisi harjoitella. Ollakseen totuuden mukainen pitäisi sanoa, ajakaa varkain, missä onnistutte. Näinhän ei kuitenkaan saisi olla, vaikkakin se on, maamme ainut FK-rata tällä hetkellä on Turussa, mutta toivokaamme ensi kesän tuovan uusia näkymiä tullessaan.

RUOTSI OTTI EM-PRONSSIA

Ruotsalaisilla on syytä riemuun. Tosin heidän ajajillaan oli epäonnea mikrojen MM-kilpailussa Rooman Pista d'Orolla. Siellä nimittäin Ronnie Pettersson ajoi harjoituksissa sekunnin alle rataennätyksen, mutta itse kilpailuissa, jotka suoritettiin rankkasateessa, oli ruotsalaisilla epäonnea, sillä paras mies Pettersson oli 14. sijalla. Varovaisesti ajanut Guido Sala, italialainen pikkumies ja jo aikaisemminkin mestaruuden voittanut, vei jälleen mestaruuden nimiinsä voittamatta kuitenkaan yhtään ainutta erää. Saksan Werner Ihle voitti kaksi kolmesta finaali-erästä, mutta epäonnei vainosi häntä kolmannessa erässä ja niin italialaiset saivat oman miehensä mestariksi.

Suurin riemun aihe ruotsalaisilla oli kuitenkin EM-osakilpailu Pariisissa heti MM-kilpailujen jälkeen. Siellä nimittäin Ronnie Pettersson voitti ja ruotsalaismenestystä täydensi Cai Lundbergin neljäs sija finaaliissa. Mutta ei niin hyvää, ettei joltain mielipahaakin. Rolf Skoghag oli nimittäin kahdennellatoista kilpailussa, kun puoli kierrosta ennen maalia hänen ajokkinsa ketju katkesi ja Skoghag joutui työntämään ajokkinsa yli maaliinjan 19. sijalle jääneenä. Sijainen parempi tulos olisi tietänyt Ruotsille osakilpailuvoittoa, jonka nyt vei Hollanti 286 pisteellä 2) Ruotsi 284 3) Englanti 280 4) Belgia 252 5) Saksa 244. Lopullinen järjestys EM-joukkuekilpailussa muodostui seuraavaksi: 1) Italia 872 2) Englanti 830 3) Ruotsi 778 4) Hollanti 772 5) Belgia 756 6) Ranska 730 7) Saksa 666 8) Sveitsi 560 9) Tanska 418 10) Skotlantti 252.

Ruotsalaisilla on muutakin syytä riemuun. Ensi vuoden MM-kilpailu järjestetään nimittäin Kööpenhaminassa syyskuun 25. päivänä. Ruotsi ja Tanska toimivat kilpailun järjestäjänä. Ronnie Petterssonilla on nyt elämänsä tilaisuus »kotiradalla» näyttää taitonsa, joista jo tämän vuoden MM-kisojen harjoituksissa saatiin aavistus.

toilun parissa kertoilenkin neljän eri maahantuojaan näyttelyosasto-
jen erikoisuuksista.

FORMULA KARTS oli tuonut näyttelyyn viimeisimmät ajokkinsa, runkojahan kyseinen toiminimi tuottaa kahtakin eri merkkiä, saksalaisvalmisteista Ihleä, sekä italialaista Tekno-Karttia. Kolmanneksi merkiksi skaalaan on hankittu ruotsalaisvalmisteinen ns. kokoonpanosarja, mikä tarjoaa monenlaisia mahdollisuuksia vasta-alkajille.

Pienikokoinen jokamiehen moottoripyörä sai myöskin pitää selässään näyttelyn aikana montaa innokasta nuoremman polven edustajaa, saaden osakseen kaihoisia katseita.

OY NORTEK AB esitteli pääasiassa moottoreitaan merkiltään Mac-Culloch. Kyseisen maahantuojan moottorivalikoima olikin laajan, koska samainen tehdas tuottaa moottorisahojensa rinnalla useaa eri tehoista moottoria. Seläläinen aloitteleva mikroautoilija löytääkin varmasti Nortekin moottoreista edullisesti sopivan harjoitusmoottorin, minkä sitten taitojen karttuessa voi vaihtaa tehokkaampaan, samastakin merkistä löytyvään.

HS-TUOTE ei tuota runkoja paljonkaan. Tietääkseni heilläkin pääpaino on Guazzoni-moottoreissa, kyseinen moottori pärjäälikin melkoisesti viime talven jääradoilla. Ainoana liukuesteiden markkinoijina heillä oli tämän talven hokkiuutuudet osastollaan nähtävänä, ja mikäli syrjäisilmällä oikein huomasi, niin kyllä niistä melkoisesti tiedusteluja tehtiinkin. Maininnan ansaitsi saman osaston eräs ajokki jarrujensa ansiosta, koska siinä oli joka pyörään erillinen nestetoiminen jarrulaite.

OY ANGLO-NORDIC AB oli sisaryhtymänsä Oy Greyhoundin Ab:n kanssa tietenkin kuvassa mukana, ja olihan heillä näytettävääkin, koska tämän vuoden mikromestaruudet voitettiin samaisen yhtiön maahantuottamilla Komet-moottoreilla.

Suurimman mielenkiinnon kohteena kyseisellä osastolla oli isomman luokan mestarin ajokki Quik-Kart-runko sekä Komet-moottori

yhdistelmä. Mikrovaraosataululla moni ihmetteli keveytensä ansioita alaa valtaamassa olevaa nailonvannemallia.

Mennäksemme seuraavaan kohteeseen kertoilenkin hieman uudesta Formula Kartsin tuottamasta autooutuudesta Formula 4:stä. Ajokki muistuttaa ulkonäöltään kaikille tuttua Formula junioria, voimanlähteenään 250 ksm:n moottori, teholtaan 28 hv, neljä hydraulista levyjarrua 10-tuumaiset pyörät, huippunopeus noin 160 km/t. Edellä kerrottu auto sai monen tunnetun kilpa-autoilijan katseet hetkeksi viivähtämään kirkkaan kiiltävässä punaisessa pinnassaan. Kokonaan tämä urheilumuoto koskaan ei syrjäytä mikroautoilua, mutta sanoisin, että jos ajokki ostohinnaltaan saadaan sopivaksi, niin moni vanhempi mikromies voi harkita sen ostoa, jättäen paikkansa nuoremmille, nouseville kyvyille.

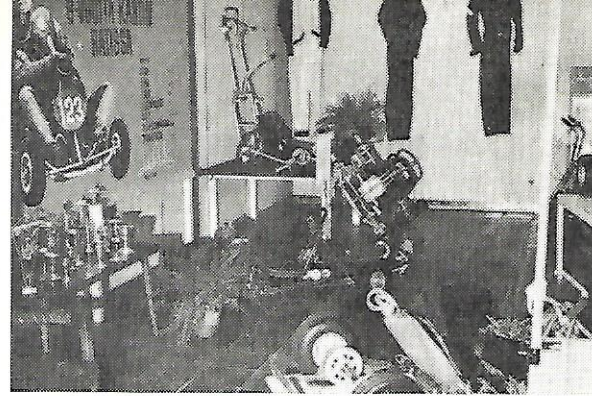
Jotain sanoin kuvaamatonta katsottavaa olivat ns. Hot Rod-autot kiiltävine osineen. Kyseinen harastus on Amerikasta levinnyt pohjoismaihin ei kylläkään vielä Suomeen saakka, sillä kyseiset ajopelit olivat tuotetut Ruotsista näyttelyn vetonauloiksi.

Hot-Rod-urheilussa ideana on rakentaa aivan oman maun mukaisesti jollekin vanhanmallisen auton alustalle mitä loisteliain luomus.

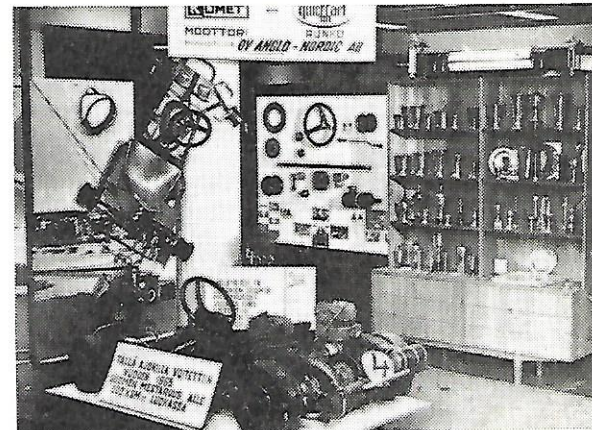
Erittäin suosittuja ovat 20- ja 30-luvun vanhat alustat, sekä monasti jo romukauppaan toimitetut auto-vanhukset. Purkamalla ne alkutekijöihinsä sekä niklauttamalla jokaisen vähänkin niklautettavan osan, sijoittamalla 300- tai 400-hevosvoimainen moottori keulille, saadaan jo melko menevän näköinen luomus. Kyseisten ajokkien tarkoitus ei kylläkään ole murskata mitään nopeusennätyksiä, vaan ne kilpailevat kauneudestaan. Ruotsista tuotettu, Palle Eriksonin omistama ajokki oli aivan silmiä hivelevän kaunis, jos niin saa sanoa, mutta eipähän kyseinen herra varmaan liiemmästi ole työtuntejaankaan laskenut koska kertomansa mukaan rakennuspuuhissa oli vierähtänyt noin kuusi vuotta. Erikson mainitsi olleensa vauvuineen tätä ennen Italiassa, sekä täältä matkaavansa Afrikkaan esittelymatkalle, mainiten ainoana leipätyönään tällä hetkellä olevan juuri tämän tapaiset matkustelut.

Näyttelyn jälkeen on nyt jo tuloksia nähtävissä. Kauppoja on tehty, joten ei Roland Sarlin aivan suotta ollut ideaa lähtenyt toteuttamaan, vaikka tämänlaatuissa yrityksissä on täysin mahdollista jäädä niinsanotulle miinuspuolellekin.

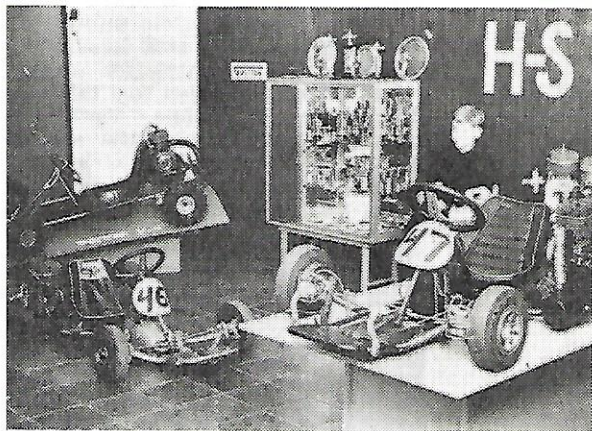
Loppulauseeksi haluan mainita, että Suomen kaltainen kehittyvä autourheilumaa tarvitsee juuri tämän tapaisia esityksiä pysyäkseen mukana jatkuvasti kiristävissä elämäntahdissa sekä pystyäkseen kasvattamaan uusia Timo Mäkisiä sekä Rauno Aaltosia.



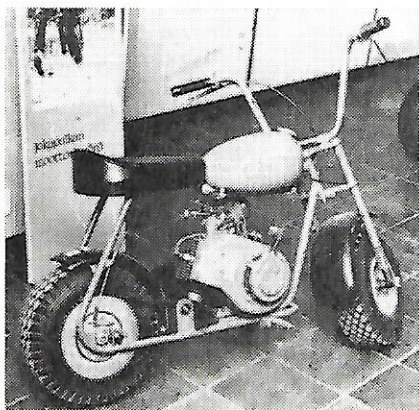
Formula Kartsin monipuolisessa osastossa oli mikroautoja rungoista lähtien, oli mikroja ilman moottoreita ja moottorin kanssa ja lopuksi oli tietenkin täydellinen mikro ja sillä saavutettu runsas palkintokokoelma.



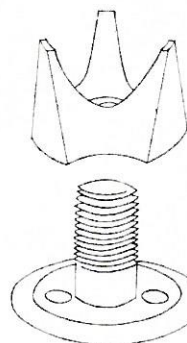
Komet on tunnettu ja suosittu moottori Suomessa mikroautoissa. Anglo-Nordic tuo maahan näitä moottoreita, joilla voitettiin molemmat Suomen mestaruudet ja isommissa koneissa käytettiin saman liikkeen maahantuomaa QUICKKART-runkoa.



H-S-tuote esitteli näyttelyssä uutuuden, mikron, jossa on levyjarrut kaikissa pyörissä. Varsinaisen ammattilaisella on liikkeellä kuitenkin mikron moottorit ja hokit. Taustalla onkin talven jääradoilla hyvin menestynyt hokkirenkainen ajokki.

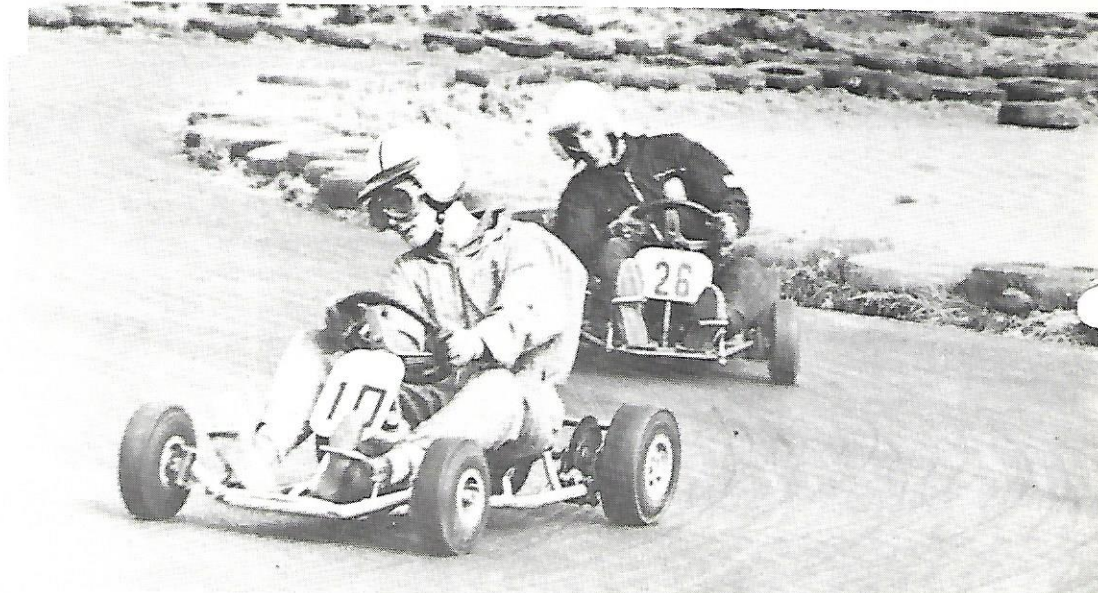


Jokamiehen moottoripyöräksi mainostettiin tätä pienispyörää, jonka hätätilassa voi ottaa jopa kainaloon.



Eräs näyttelyn uutuuksista oli LYNX liukueste K-autojen renkaisiin. Saman mallinen, mutta nykyistä pienempi, esiintyi menestyksellisesti viime talven jääradoilla, joten tältä kookkaammalta voitane odottaa vielä parempaa pitävyyttä. Tämän ruostumattomaksi käsitellyn, erikoisteräksistä valmistetun ja pintakarkaistun liukuesteen valmistaa Oy Tikka Koski Ab ja sitä myy H-S Tuote Oy. Alkuperäismallin on suunnitellut Toni Ruokonen. Hinnaksi tulee 1,20/kpl, kiinnitettynä 1,50/kpl.

FORMULA K:rata TURUN ARTUKAISIIN



Turkulaiset ovat aikaansaaneet Suomen ensimmäisen Mikro-autoille rakennetun kilparadan. Tämä lopputulos on saavutettu kerhotoyn, nuorten vanhempien, suuren öljy-yhtiön ja monen muun seuran ja yksityishenkilön yhteistyön puitteissa.

Maassamme ei ole aikaisemmin ollut mitään kunnon harjoittelumahdollisuuksia Mikro-autoilun puremille. Kansainvälisiin kilpailuihin ollaan lähdetty ilman kunnon harjoitusta ja lopputulos on ollut sen mukainen. Muuallakin Suomea puuhataan Mikro-autoilun hyväksi, mutta näkyvää tulosta tuli ensimmäiseksi Turkuun.

Nyt valmistunut rata on kokonaispituudeltaan 360 m pitkä ja 7 m leveä. Radanhoitajana on Turun Formula K - Kerho ja rata on alunperin saanut alkunsa Turun Raittiusseuran aloitteesta. Suomessa on tällä hetkellä 200 Mikro-autoa (katsastettua ja kilpailukunnossa ja muita rakennetaan lisää. Nyt rakennetun radan sopiva sijainti antaa aiheita odottaa ulkomaistenkin osanottajien saapuvan tulevaisuudessa Suomeen kilpailemaan tässä erittäin hausassa ja jännittävässä moottoriurheilun muodossa.

Mikro-auton alkuperäisnimeä on tietysti U.S.A. ja auton alkuperäinen nimi on Kart ("pakkilaatikko", "kartonkiboksi").



"Karting" sopii erittäin hyvin myös naisille.



Tällaiselta näyttää alle 200 ksm:n "Kart" eli Mikro-auto. Tämän auton omistaa hra Sarlin, joka myös on Mikro-autojen maahantuoja ja tavallaan koko tämän urheilulajin "uranuurtaja" Suomessa.

KANSALLISET SÄÄNNÖT FORMULA K-AUTOILLE

KILPAILIJAT

Kansainväliseen kilpailuun osallistuvalla kilpailijalla tulee olla voimassa oleva kansainvälinen K-lisenssi, jossa ehdottomasti tulee olla hänen valokuvansa.

Kilpailijan tulee olla iältään vähintään 16 vuotta (paitsi milloin viranomaiset tai kansalliset kilpailusäännöt määräävät ylemmän ikärajan) ja täyttää järjestävässä maassa voimassa olevat tällaista kilpailua koskevat vaikutusmääräykset.

TEKNILLISIÄ MÄÄRÄYKSIÄ

LUOKAT

Kilpailevat K-autot jaetaan kolmeen luokkaan ja yhteen alaluokkaan seuraavasti:

luokka A: sylinteritilavuus enintään 100 cm³

luokka B: sylinteritilavuus enintään 125 cm³
vaihdel.

luokka C: sylinteritilavuus enintään 200 cm³

luokka D: sylinteritilavuus enintään 200 cm³
vaihdel.

Luokituksessa otetaan huomioon ajoneuvon moottorin tai moottorien yhteinen sylinteritilavuus.

Osallistuessaan kilpailuun ajoneuvojen tulee sarjasta riippumatta täyttää painonsa puolesta seuraavat eri luokille asetetut vähimmäispainovaatimukset:

Jatkuu sivulla 31

VAUHTI VAUHTI

Hitsaajank. 6

HELSINKI-80

"AUTOURHEILIJA 1965"